Skrzydlata POLSKA

ILUSTROWANY TYGODNIK LOTNICZY



Zwycięzcą I (II) Spadochronowych Mistrzostw Polski, jakie odbyły się w Nowym Targu w dn. 3—10 października, br., został 23-letni zetempowiec Józef Wójcik, otrzymując tytuł Mistrza Polski. Swym mistrzostwem Wójcik godnie uczcił II Zjazd ZMP.

Foto: B. Koszewski

WARSZAWA • ROK WYDANIA X • 24 PAŹDZIERNIKA 1954 • NR 43 (173) • CENA 70 GR

Skoki o tytuł mistrza

TADEUSZ MALINOWSKI

Od specjalnego wysłannika „Skrzydlatej Polski".

1

NA dzień przed Mistrzostwami różnymi trasami z całego kraju zjeżdżali spadochroniarze do tak dobrze znanego im gniazda nowotarskiego, gdzie okrzepli i wyrośli na pełnowartościowych skoczków — do ich szkoły, bo tam właśnie spędzili najpiękniejsze chwile w życiu — do Centrum Wyszkolenia Spadochronowego.

W sobotni dzień pogoda była pochmurna i nie zapowiadała zmian. Na pewno w niejednym umyśle tkwiła nadzieja, że nazajutrz warunki „meteo" ulegną poprawie. Ale kiedy uczestnicy mistrzostw szli spać, chmury zarzuciły niebo ciemną, wielką płachtą, a deszcz, który ciągle padał, wystukiwał na okapie melancholijnym szeptem: dobranoc do jutra, dobranoc do jutra...

Ranek następnego dnia zapowiadał piękną pogodę. Wszystkie twarze rozweselone promieniami słońca były pełne nadziei. Podczas śniadania ktoś wykrzyknął:

— Chłopaki, pogoda murowana... przyjechał magister Parczewski!

Lotnisko zapełniało się publicznością przybyłą z Nowego Targu i okolicznych wiosek. Wszyscy z zainteresowaniem oglądali maszyny. Gdy przyszli skoczkowie w jednakowych, niebieskich kombinezonach, nie milkną oklaski. Mimo woli dostrzegam, jak wiele młodych dziewcząt ukradkiem i może z zazdrością spogląda na opalonych i smukłych spadochroniarzy. Również malcy trzymający się matczynych spódnic patrzą na nich z ciekawością.

Tymczasem kierownik mistrzostw mjr pil. Jerzy Figarski melduje sekretarzowi ZG PLŻ gotowość zawodników do rozpoczęcia uroczystości. W chwilę po tym podczas hymnu państwowego zostaje wciągnięta na maszt flaga biało-czerwona. Pierwszy zabiera głos sekretarz KP PZPR tow. Leś, a po nim podchodzi do mikrofonu sekretarz ZG LPŻ mjr pil. Krzysztof Donigiewicz. W krótkich i serdecznych słowach omawia zadania czekające zawodników. Nadmienia, że tak niedawno jeszcze mało liczny ludek spadochronowy — z każdym dniem bardziej wzrasta, a ZG LPŻ coraz więcej wagi przywiązuje do jego rozwoju. Zaznacza, że niedługo skoczkowie otrzymają nowy, wysokowyczynowy sprzęt spadochronowy. Życząc wszystkim godnego reprezentowania swoich aeroklubów w sportowej walce o tytuł mistrza, otworzył I Spadochronowe Mistrzostwa Polski.

Po prezentacji zawodników delegacje młodzieży nowotarskiej wręczyły skoczkom wiązanki kwiatów. Mimo, że część oficjalna została zakończona, na lotnisku ruch: ekipa filmu kręci kronikę, dziennikarze przeprowadzają wywiady, autobusy PKS przywożą nowych widzów, przed bufetami samochodowymi gromadzą się ogonki.

Ciąg dalszy na str. 676



Najlepsi z terenu całej Polski stanęli do sportowej walki o tytuł Mistrza. Zawodnicy przed rozpoczęciem Mistrzostw Spadochronowych. Foto: B. Koszewski (2)



Zwycięska załoga: Jerzy Derkowski — Kazimierz Pawliczak z Inowrocławia, po ukończeniu ostatniej konkurencji zawodów.

Foto: B. Koszewski (3)



Zwycięzcy zeszłorocznego Zlotu Gwiaździstego: Tadeusz Szymczak i Zdzisław Filipiak z Ostrowa zajęli w tym roku 2 miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodów.

Na trasach XII KZS

KIEDY w dniu rozpoczęcia zawodów ostatni samolot wylądował na lotnisku gocławskim, jedna z młodych dziennikarek, obserwujących pierwszą konkurencję, westchnęła z przekonaniem:

— Bodaj to z pilotami umawiać się na randki... przynajmniej nie każą na siebie czekać.

Wstrzymujemy się od domysłów, czy po spotkaniu umówionym... na ziemi, owa młoda dziennikarka, nie zmieniłaby swej pochwalnej opinii o pilotach, ale fakt jest faktem że zasłużyli oni w pełni na tę opinię przebiegiem i wynikami I konkurencji zawodów: zlotu na punktualność.

Z Rzeszowa i Poznania, z Wrocławia i Białegostoku, ze wszystkich aeroklubów Polski biegły do Warszawy odległe trasy tego wielkiego rendes-vous lotniczego i ze wszystkich aeroklubów reprezentujące je załogi przyleciały na metę w ściśle wyznaczonych terminach. Jedni startowali wczesnym rankiem, żeby przemierzyć ponad 300 km drogi, inni mieli do przebycia ze swych lotnisk wyjściowych tylko 200 i mniej kilometrów, lecz wszyscy meldowali się w Warszawie z sekundowymi różnicami w stosunku do wyznaczonego czasu przylotu.

Zwycięzcą tej konkurencji, będącej sprawdzianem umiejętności precyzyjnego przygotowania nawigacyjnego przelotów, została załoga Aeroklubu Lubelskiego, w składzie: **Mieczysław Łuszcz** — pilot i **Stanisław Mela** — mechanik. Ich samolot przeciął linię mety zaledwie na trzy sekundy przed wyznaczoną godziną. Ponieważ i pozostałe załogi spisały się w tej próbie niewiele gorzej od zwycięzców, więc też wyniki pierwszej konkurencji były mało zróżnicowane. Na 150 punktów możliwych do uzyskania, aż 10 załóg zdobyło pełną ich ilość, a tylko jedna załoga — Lublin — zeszła poniżej setki, zdobywając 90 punktów.

Inaczej, mniej korzystnie dla zawodników miała się rzecz z drugą konkurencją pierwszego dnia zawodów — z próbą techniczną.

Bezpośrednio po lądowaniu i zakołowaniu na miejsce postoju, brała w swoje ręce samolot (a wraz znim załogę) komisja techniczna. Należało przede wszystkim zakotwiczyć i przykryć pokrowcem maszynę w jak najkrótszym czasie, kontrolowanym przez sędziów. Już tutaj wystąpiły poważne różnice, bo od wyniku 9 minut, w którym uporali się z zadaniem zwycięzcy tej próby: **Oleksiewicz i Drzewiński** z Wrocławia, aż do 22 minut trwania kotwiczenia — w wykonaniu załóg I krakowskiej i I poznańskiej. Ale kotwiczenie to dopiero pierwsza część konkurencji. Druga, poważniejsza — to komisyjny przegląd, z punktowaną oceną stanu technicznego i przygotowania samolotu. Że komisja sędziowska nie żartowała, dowodzi fakt zakwestionowania startu w zawodach aż 4 maszyn. Decyzja ta dotyczyła załóg: I łódzkiej, II poznańskiej, II krakowskiej i kieleckiej, które solidnie musiały się napracować, zanim usunęły stwierdzone usterki. Pomoc kierownictwa technicznego zawodów sprawiła, że następnego dnia wszystkie te załogi zostały dopuszczone do dalszego udziału w zawodach, ale cenne punkty za przegląd przepadły bezpowrotnie.

Zaszczytne zwycięstwo w całej konkurencji technicznej odniosła II załoga warszawska: **Worobiec — Kłos**, wyprzedzając załogę I wrocławską: **Oleksiewicz — Drzewiński** różnicą 5 punktów. Na zakończeniu zawodów sukces ten został wyróżniony nagrodą ZG ZMP, która w postaci pięknego roweru przypadła w udziale mechanikowi samolotu warszawskiego: **Jerzemu Kłosowi.**

*

Złote promienie jesiennego słońca, które wczesnym rankiem drugiego dnia zawodów powitały uczestników imprezy wróżyły łatwy przebieg trzeciej konkurencji. Wróżba okazała się jednak złudna i konkurencja ta — przelot z Warszawy do Kielc — stała się najtrudniejszą próbą całych zawodów.

Silne i rozległe zamglenia na trasie lotu, gęstniejące jeszcze w górzystym rejonie Kielc, czyniły lotnisko docelowe fortecą niemal nie do zdobycia. Zmuszały do kontynuowania lotu na minimalnej wysokości, tuż nad wierzchołkami drzew, przy widzialności rzędu paruset metrów, malejącej chwilami do... zera! Dość powiedzieć, że ze startujących przed zawodnikami dwóch samolotów kierownictwa zawodów, pierwszy zmuszony został do przygodnego lądowania na trasie, a drugi dobrnął do Kielc z największym wysiłkiem.

W tych warunkach pogodowych już sam przelot był dla zawodników zadaniem nielada, a przecież należało jeszcze po drodze odnaleźć zamaskowany w terenie samolot i wykonać szkic jego usytuowania. Na domiar utrapienia, zawodnik dowiadywał się o czekającym go zadaniu z tajem-



II załoga Łodzi: Roman Szylberg (z prawej) i Mieczysław Niedźwiedzki, która V i VI miejscem podzieliła się z załogą olsztyńską.

Ciąg dalszy na str. 680

Ciąg dalszy ze str. 674

Spadochroniarze jadą na start. Piloci wywożący: Bieszczad, Pabian, Paszyc, Pęsko siadają do kabin i kołują maszyny w tym samym kierunku.

Napięcie wzrasta. Nadlatują CSSy. W momencie dla wszystkich niespodziewanym skaczą jednocześnie: Jan Marczak, Zenon Kalinowski i Stefan Chmura.

Ledwo odetchnęły piersi ze wzruszenia, a już tłum niespokojnie zafalował. Ciemna, maleńka kropeczka oderwała się od samolotu spadając nieprzerwanie ku ziemi.

— Czyżby wypadek? — głośno myśli siwowłosa góralka.

— To niemożliwe! — mówi zdenerwowany żołnierz WOPu.

Mija dziesiąta sekunda, a czarny punkcik urasta, nabiera kształtów. Można już odróżnić skoczka. Dopiero w piętnastej człowiek otwiera spadochron. Biała kwadratowa czasza napełniona powietrzem opada coraz niżej i po chwili dotyka zielonej murawy lotniska. Skaczącym był instruktor Jacek Haszlakiewicz. Demonstrował on nowy polski spadochron wyczynowy typu „SW-2", konstrukcji Mistrza Sportu Zbigniewa Chronika.

Po zakończeniu losowania kolejności startu do pierwszej konkurencji, zawodnicy żywo dyskutują. Tymczasem kierownik startu instr. pil. Jerzy Leszek wypuszcza maszyny w odstępach czterominutowych. W powietrzu są one naprowadzane przez skoczków stojących na skrzydle, aby mogły osiągnąć zamierzony kierunek, a spadochroniarze cel.

2

W kole o promieniu 100 m dostrzegam komisję sędziowską z jej przewodniczącym, Mistrzem Sportu Witoldem Liczbińskim na czele. Odkładam na później rozmowę, bo już widać nadlatującą maszynę. Po chwili skoczek oddziela się od samolotu i ląduje w odległości 71 m od celu. Jest nim Bolesław Gargała. Zainteresowanie wzrasta, bo oto jeden z zawodników pokazuje dobrze opanowaną technikę lądowania na punkt. Poszczególni sędziowie wyrażają uznanie, tym bardziej, gdy siada 5,80 m od środka koła. Jest nim Janusz Szygendowski.

Jako szósty skacze zawodnik, wzbudzający ogólne zaciekawienie. Wykazuje on opanowaną znajomość posługiwania się ślizgami. Patrzę przez lornetkę i dostrzegam Józefa Wójcika, zdobywcę I miejsca na Krajowych Zawodach Spadochronowych w 1952 r. Będąc na 100 m zdaje sobie sprawę z trudności osiągnięcia celu. Ściąga linki i za pomocą manewrowania całym ciałem siada w odległości 14,40 m od niego.

Z przyjemnością obserwowano sterowanie spadochronem wykonane przez Ludomira Świeczkę. Również dobrze wypracowaną klasę siadania na punkt pokazał Jerzy Kubaczewski, osiągając odległość 15,30 m. Jedyny zawodnik z Aeroklubu Lubelskiego Jerzy Kowalczuk skakał niemal za dwóch i uzyskał wynik w granicach 13 m. Dobrze spisał się siedemnastoletni Włodzimierz Pietruszka. Niemałą niespodziankę zrobił Zdzisław Balcerski, który pobił o 5 cm rekord dnia należący do Szygendowskiego.

Wśród wielu spadochroniarzy należałoby wspomnieć o Janie Jasińskim, Eugeniuszu Borguli i Wojciechu Trawińskim, którzy dobrze wypracowali swoje skoki oraz o najmłodszym zawodniku mistrzostw Bogdanie Szmidcie, ambitnym i pragnącym dorównać swoim kolegom.

Konkurencja została zakończona, ale na marginesie należałoby dodać, że nie zaopiekowanie się w pełni publicznością może w przyszłości spowodować jej mniej liczny udział. Dlatego należy zwrócić uwagę przyszłym organizatorom mistrzostw, aby zapraszając publiczność umożliwić jej obserwowanie lądowania zawodników (możliwie bliskie), oraz co najważniejsze — informować ją o tym wszystkim co się dzieje na lotnisku.



Jeszcze tylko ułamek sekundy i Zdzisław Balcerski, bijąc najlepszy wynik dnia o 5 cm, zostaje zwycięzcą I konkurencji.

3

4 października rozegrano drugą konkurencję. Tego dnia już od wczesnych godzin zawodnicy rozmawiali o czekających ich skokach. Po smacznym i obfitym śniadaniu skoczkowie wyruszają na start. Tymczasem sędziowie: Zbigniew Chronik, Marian Kamiński, Tadeusz Litwiński i Przemysław Piątkowski zajmują swoje stanowiska w kole.

Po kilku minutach z przelatującej maszyny odrywa się skoczek. Dopiero po niepełnych 9 sekundach otwiera spadochron głośnym klaśnięciem. Okazuje się, że pierwszym zawodnikiem jest Janusz Szygendowski, który tym razem, niestety nie trafił do koła. W dalszej kolejności skaczą: Jan Gadzała i Stanisław Maciejewski.

Zdzisław Balcerski, zwycięzca poprzedniej konkurencji, osiąga dobry wynik za celność lądowania, ale przedwczesne otwarcie spadochronu o dwie sekundy powoduje utratę cennych punktów. Stanisław Sójka i Tadeusz Zach dzięki umiejętnym ślizgom lądują w granicach małego koła o promieniu 50 m. Mistrz Sportu Waldemar Bołotowicz i tym razem ma pecha. Mimo regulaminowego otwarcia spadochronu oraz ładnego stylu nie osiąga celu i zmuszony jest do lądowania poza obwodem koła.



Zawodnicy czekający na swoją kolejkę z napiętą uwagą obserwują skoki kolegów.
Foto: B. Koszewski (2)

Ciąg dalszy na str. 678

Na straży POLSKIEGO NIEBA

Na tym kończy się pierwsza część wystawy pod nazwą „Dzieje lotnictwa polskiego". Przechodząc do następnej sali rzucamy jeszcze okiem do gablotek, gdzie widzimy nie zauważone uprzednio — drobne eksponaty. Zatrzymujemy się jeszcze chwilę i z zainteresowaniem przeglądamy oryginalny album (pamiątka rodzinna) Nowkuńskiego, dwie małe austriackie bomby lotnicze z czasów I wojny światowej oraz tzw. „strumienicę" — silnik pulsacyjny opatentowany i wykonany w egzemplarzu próbnym przez inż. Wł. Bernadzikiewicza w 1932 r. W części drugiej wystawy NA STRAŻY POLSKIEGO NIEBA znajdujemy cały dorobek naszego dziesięciolecia w lotnictwie. Przegląd ten rozpoczynają ilustracje poświęcone lotnictwu ZSRR w Wielkiej Wojnie Narodowej. Widzimy tu na zdjęciach sławnych pilotów radzieckich walczących bohatersko z hitlerowskimi piratami powietrznymi — Wiktora Tałalichina (nocny taran), kapitana Gastello, Aleksandra Pokryszkina, Iwana Kożeduba, Aleksego Maresjewa. Liczne cytaty i napisy oraz reprodukcje obrazów informują o pełnej chwały walce lotników radzieckich pod Moskwą, Leningradem, Kurskiem, Stalingradem i innych frontach walki z faszystowskim najeźdźcą.

Na tych przykładach uczyli się i brali wzór piloci naszego ludowego lotnictwa, partyzanci Gwardii Ludowej walczący z hitlerowską Luftwaffe w kraju znajdującym się pod okupacją.

Wystawa po raz pierwszy w dotychczasowym dorobku publikacji historyczno-lotniczej ukazuje pełnię działalności polskich partyzantów z GL i AL przeciwko faszystowskiemu ciemiężcy. W kraju mnożą się w tym czasie akcje sabotażu i wystąpienia przeciwko oddziałom hitlerowskim. Ilustrują to ładnie dwa rysunki Ignacego Witza (Sabotaż w hitlerowskich zakładach remontowych i w fabryce silników lotniczych). Obok na zdjęciu widzimy oddział partyzancki im. Stalina, który w 1944 roku zestrzelił w okolicach Włodawy 2 hitlerowskie samoloty. Rysunek J. Kirilenko przedstawia nam samolot Fieseler-156 zestrzelony 16 sierpnia 1944 r. z rusznicy przeciwpancernej pod Kocwinem przez partyzantów brygady AL im. J. Bema.

Od stycznia 1942 roku na czele walki narodowo-wyzwoleńczej w kraju staje Polska Partia Robotnicza, która stworzyła zbrojne ramię narodu do walki z okupantem hitlerowskim — Gwardię, a następnie Armię Ludową. Do organizatorów walki z faszystami należał — znany nam już uprzednio z pierwszej części wystawy — kapitan Bartosik, wydalony przed wojną z lotnictwa. Był on pierwszym sekretarzem PPR w dzielnicy Warszawa - Śródmieście. Aresztowany przez Gestapo w czasie „roboty" zginął wraz z 50-ma innymi PPR-owcami na stokach Cytadeli w dniu 16 października 1942 roku.

Wystawa bardzo ładnie pokazuje piękne karty z walk oddziałów partyzanckich z lotnictwem hitlerowskim. Są to fakty mało u nas jeszcze znane i trzeba je jak najprędzej spopularyzować.

(c. d. n.). J. Kop



Rysunek J. Kirilenko przedstawiający zestrzelenie hitlerowskiego samolotu Fieseler-156 „Storch" przez partyzantów AL.



Rysunek przedstawiający zrzuty broni z samolotów dla partyzantów Armii Ludowej.



Rysunek Ignacego Witza „Sabotaż w hitlerowskich zakładach remontowych".
Ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego — foto B. Koszewski



Zygmunt Czerwiński z Aeroklubu Krakowskiego dzięki umiejętnym ślizgom ląduje w granicach koła.



Oto jak wyprzystojniał Jacek Haszlakiewicz.

Ciąg dalszy ze str. 676

Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że tego dnia panowały zmienne warunki meteorologiczne, które w wielu wypadkach wprowadzały zawodników w błąd, przekreślając ich uprzednie obliczenia. I tak Pamuła, Czerwiński, Byrski i inni lądują daleko od koła, nie zaliczając cennych punktów.

Również i w tej konkurencji Ludomir Świeczko udowadnia, że umie nie tylko siadać w granicach 30 m od środka koła, ale ma dobrze opanowany styl. To samo można powiedzieć o Tadeuszu Łykowskim.

Znowu podnoszą się do oczu lornetki. Poszły w ruch sekundomierze. Ciało skoczka opada dobrze wypracowaną „jaskółką". Stop, jak uciął — 10 sekund. Słychać uznanie wśród członków komisji. Jeszcze chwila i Romek Lewandowski pragnąc znaleźć się możliwie najbliżej celu, ląduje niemal na plecach. Zresztą u każdego zawodnika można zaobserwować ambicję i zdrową sportową walkę o jak najlepsze wyniki.

Po chwili opada Zdzisław Frett. Osiągnął on wymagane opóźnienie i siada w odległości 21,80 m od środka koła. Ogólnie przypuszcza się, że dotychczas ma wszelkie szanse zostać zwycięzcą drugiej konkurencji.

Ale już siada następny skoczek. Zastosowanie właściwej techniki w kierowaniu spadochronem daje mu w efekcie drugi najlepszy wynik za celność lądowania. Okazuje się, że jest to Tadeusz Kwak.

Ostatni skacze Jacek Haszlakiewicz, startujący poza konkurencją. Ląduje on w granicach koła.

Po południu zawodnicy rozmawiają z Władysławem Miniachem i Wiktorem Pełką, obserwatorami z ramienia Polski na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Saint Yan. Nasi skoczkowie interesowali się szczegółowo konkurencjami przeprzepowadzonymi na Mistrzostwach Świata. Dowiedzieli się również wiele ciekawych faktów dotyczących używanego tam sprzętu spadochronowego. Zebranie zostało przeprowadzone w atmosferze nacechowanej wymianą spostrzeżeń i oceny zagranicy w porównaniu do osiągnięć w kraju.

Następnego dnia odbyło się spotkanie „Skrzydlatej" z jej czytelnikami. Przybyli na nie wszyscy uczestnicy Mistrzostw. Po zapoznaniu zebranych przez Naczelnego Redaktora z najbliższymi zadaniami, rozpoczęła się dyskusja, w której zabrało głos 31 osób. Spotkanie zacieśniło więź redakcji z czytelnikami i zachęciło wielu do stałej z nią współpracy.

4

O godzinie 9,20 startują maszyny do trzeciej konkurencji. Ogólne zainteresowanie budzi skoczek, który dobrze ciągnie linki i dłuższy czas wisi nad celem, a następnie ładnie ląduje.

— Jak poszło? — pytam.

— Zimno w ręce i gdybym lepiej wykonał lewy ślizg, — mówi Stefan Zmysłowski — to na pewno mógłbym siadać w celu.

Również dobrą klasę pokazał Staszek Sójka. Znajdował się nawet dość daleko poza kołem, ale dzięki umiejętnie zastosowanym ślizgom, wraca do niego i wreszcie ląduje w odległości 8,25 m od celu. Także Wojciech Trawiński dobrze manewruje spadochronem i siada w pobliżu środka koła.

Tuż za nim bardzo ładnie ląduje „osiemnastka" w odległości 6 m.

— Połowę swojego sukcesu zawdzięczam pilotowi Pabianowi — odpowiada Tadeusz Zach.

Trawiński, który składał spadochron, gdy zobaczył kolegę szybko podbiegł do niego, aby uścisnąć dłoń i pogratulować sukcesu.

Co chwilę na tle nieba otwierają się białe czasze spadochronów. Co chwilę pomocnicy sędziów: Arnold Kaliściak i Alojzy Przybyliński odmierzają stalową taśmą odległość dzielącą miejsce lądowanie skoczków od środka koła.

Znowu opada w kierunku krzyża kolejny spadochroniarz i siada w odległości 5,30 m od niego. Jest nim Lucjan Kłosowski. Nieco później siadają: Filus, Bąk i Przybyszewki. Natomiast Jerzy Kubaczewski dobrze manewruje linkami i w rezultacie uzyskuje dobrą odległość i punkty.



Student Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej Tadeusz Kwak składa spadochron systemem polowym na chwilę po skoku.
Foto: B. Koszewski (3)

Poza kołem stoi mały srebrny samochód sanitarny. Tutaj sam dyrektor szpitala powiatowego w Nowym Targu dr. Świrski dyżuruje podczas skoków.

Konkurencja dobiega końca. Po jej zakończeniu zawodnicy udają się do spadochroniarni (jednej z najnowocześniejszych w Europie), gdzie będą układać spadochrony, aby były gotowe do następnych skoków.

Po obiedzie skoczkowie przychodzą do świetlicy, gdzie przeprowadza odprawę Mistrz Sportu Mieczysław Kamiński. Przy okazji warto nadmienić, że stołówce jak i świetlicy nadał ładny i estetyczny wygląd krakowski artysta plastyk Leopold Pędziałek.

Zawsze, kiedy spadochroniarze zakończą skoki, wówczas przy maszynach zaczynają pracę mechanicy CWSpadu. Dlatego trudno, aby nie wymienić takich jak Kazimierz Łaś, Józef Murzydło, Józef Papierz, którzy wspólnie z kierownikiem technicznym Mieczysławem Sztukiem przygotowują codziennie samoloty do lotu i opiekują się nimi na starcie.

5

Ostatnia, IV konkurencja była najpoważniejszą i zarazem miała decydująco wpłynąć na ostateczny układ tablicy wyników.

Wszystko zaczęło się od tego, że niespodziewanie oderwał się od samolotu skoczek. Najpierw spadał równo, a następnie wykonał koziołek. Styl miał dobry, potem znowu koziołek i w 15 sekundzie wyskakuje z pokrowca jedwabna czasza, która przy otwarciu głośno klaszcze. Dopiero kiedy skoczek ląduje dowiaduję się, że był to Roman Lewandowski.

Innym razem maszyna wchodzi w chmurę i nagle z niej wyskakuje spadochroniarz, który najpierw koziołkuje, a później ładną „jaskółką" spada w dół. Dopiero w 13 sekundzie zakwita nad nim mleczna czasza jak biały obłok.

I znowu czarny punkcik spada ku ziemi. Po 12 sekundach otwiera się spadochron. Potem gdzieś na wysokości 400 m skoczek mija krzyż, wreszcie gdy linki idą w ruch zawodnik wraca. Jest to tak zwany popularnie „wypracowany powrót". Moment później Wojciech Trawiński siada w odległości 20,80 od środka koła.

Wszyscy obserwują jak Zdzisław Frett pędzi płaską „jaskółką". Tuż za nim otwiera się następny spadochron, podchodzi w kierunku krzyża, kołysze się. Skoczek ciągnie linki ile tylko może, aż słychać jak szeleszczą. Mimo to Józef Adamski, bo on to właśnie opada — ląduje poza kołem.

Wreszcie wszystkie lornetki kierują się na skoczka spadającego pięknym stylem. Oczy pilnie obserwują każdy ruch. Spadochroniarz pędzi w dół jak odrzutowiec.

— Widzieliście, ani razu go nie rzuciło — mówi jeden z sędziów.

Po chwili dostrzegam jego numer startowy „22", a potem twarz. Jest to instruktor Świeczko z Aeroklubu Kieleckiego.

Młody skoczek Tadeusz Kwak ładnie prowadzi spadanie „jaskółką", a Jerzy Kowalczuk nogami. Za ten wyczyn obaj otrzymują sporą ilość punktów.

A oto mała niespodzianka. Witold Liczbiński podnosi lornetkę i po chwili mówi:

— Teraz skacze Jurek Kubaczewski!

W pierwszej chwili nie chcę wierzyć, więc obserwuję pędzącego skoczka. Ma dobrze opanowany styl, wytrzymuje 13 sekund i gdy ląduje w granicach koła, okazuje się, że mistrz Liczbiński miał rację.

Dużo emocji i zarazem zadowolenia sprawił komisji sędziowskiej Waldemar Bołotowicz, który niemal klasycznym stylem spłynął z obłoków, bez zbędnych ruchów i przewrotów, osiągając wymagany czas.

Ktoś liczy po cichu 121, 122, 123... W innym miejscu sekundomierz odmierza skrupulatnie czas, kiedy ciało skoczka efektownym stylem przemierza 600 m. I nagle gdy mija przewidziany moment, nad spadochroniarzem wypływa biała fala jedwabiu. Teraz kolej na linki. Widzę już z daleka numer „34". To nie kto inny, jak Jurek Łobodda, stara się za wszelką cenę lądować jak najbliżej środka koła. Jeszcze chwilę i opada na ziemię, przykryty czaszą spadochronu.

Zaczyna zapadać mrok, kiedy ostatnia maszyna nadlatuje nad cel. Po chwili widać ciemną sylwetkę skoczka. Jest nim Staszek Sójka, który swoim skokiem kończy tegoroczne Mistrzostwa.

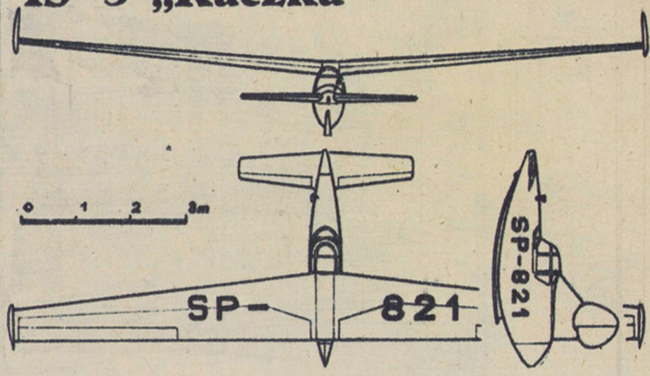
6

W niedzielę dnia 10 października w godzinach południowych w sali PTTK w Nowym Targu odbyło się uroczyste zakończenie I Spadochronowych Mistrzostw Polski, gdzie przybyli przedstawiciele miejscowych władz oraz Zarządu Głównego LPŻ. Nie brakło tłumnie przybyłej publiczności, która darzy wielką sympatią skoczków spadochronowych.

Ciąg dalszy na str. 682

KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ 24

IS–5 „Kaczka"



W kwietniu 1949 r. został oblatany szybowiec doświadczalny IS-5 „Kaczka", konstrukcji inż. Tadeusza Kostii i inż. Ireny Kaniewskiej, pierwszy z kilku zbudowanych w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym szybowców doświadczalnych.

Szybowiec IS-5 „Kaczka" był jednomiejscowym wolnonośnym górnopłatem o układzie „kaczki", przeznaczonym specjalnie do badań nad własnościami tego nieortodoksyjnego układu, zbudowanym w klasie treningowej.

Skrzydło drewniane, ze skosem do tyłu, dwudzielne, o konstrukcji jednodźwigarowej, z kesonem jednoobwodowym i skośnym dźwigarkiem pomocniczym, zabudowane było nad tylną częścią kadłuba. Profil płata samostateczny „Peyret-2".

Na końcach skrzydeł zabudowane były nastawne płyty brzegowe, spełniające rolę usterzenia kierunku i powiększające wydłużenie efektywne skrzydła. Stery wychylały się tylko na zewnątrz, dla sterowania kierunkowego i przeciwnie — dla efektu hamulcowego. Płyty brzegowe miały profil „Göttingen 723". Na przodzie kadłuba był zabudowany nastawialny płat sterowy ze sterem wysokości. Płat sterowy był konstrukcji dwudźwigarowej. Profil płata sterowego „Göttingen 549". Krótki kadłub konstrukcji drewnianej, skorupowej, mieścił przed płatem kabinę pilota, osłoniętą limuzynką ze szkła organicznego. Dzielony, rozchylany tył kadłuba służył jako hamulec aerodynamiczny. Niemal pod całym kadłubem zabudowana była płoza do lądowania, amortyzowana dętką gumową. Szybowiec ten odznaczał się dobrymi własnościami przelotowymi i dostarczył wiele cennych spostrzeżeń, które wykorzystane zostały w dalszych konstrukcjach nieortodoksyjnych. Posiadał on cenną własność, nie pozwalającą na wprowadzenie go w korkociąg i odznaczał się b. małym ciężarem przy wysokiej wytrzymałości konstrukcji, tak, że podnosiło go 2 ludzi.

Dane techniczne: Rozpiętość — 11,56 m. Długość — 4,0 m. Wysokość (z płytami) — 2,29 m. Powierzchnia nośna — 11,6 m². Wydłużenie — 13. Ciężar w locie — 185 kG. Doskonałość — 21. Min. prędkość opadania — 0,93 m/sek. Prędkość minimalna — 52 km/h. Prędkość przy min. opadaniu — 66 km/h. Prędkość przy maks. doskonałości — 75 km/h. Prędkość maksymalna — 250 km/h.

Wskazówki dla modelarzy

Prototyp szybowca doświadczalnego IS-5 „Kaczka", pomalowany był na kolor kremowy (kości słoniowej). Znaki rejestracyjne SP-821, czarne.





Prezes Zarządu Głównego LPŻ — gen. bryg. Józef Turski wręcza nagrodę zwycięskiej załodze zawodów: pilotowi Jerzemu Derkowskiemu i mechanikowi Kazimierzowi Pawliczakowi z Aeroklubu Kujawskiego.

W Lublinie zawodnicy lądowali normalnie, z zachowaniem wszelkich prawidłowości manewrów — jak w podstawowym szkoleniu. Ta pozornie łatwa próba nie była wcale prosta, jak się okazało później z wyników. Wielu nawet dobrych pilotów zaprzepaściło tu swoje punkty, które wprawnym okiem przyznawała komisja, złożona z samego Kierownika Zawodów — kpt. Maciążka, Kierownika Sportowego — Eugeniusza Kozaczuka i komisarza etapu — Stanisława Kołkowskiego. Maksymalną ocenę i pierwsze miejsce w VI konkurencji zdobyły wspólnie dwie załogi: I poznańska — **Jurkowski, Baranek** i II krakowska — **Potocki, Bzukała,** z jednakową ilością 100 punktów.

Ciąg dalszy ze str. 675

niczej koperty, wręczanej mu dopiero w chwili startu. Zatem wszystkie obliczenia i kreślenia nawigacyjne musiał wykonywać już w powietrzu, co w otwartej kabinie „CSS-a" nie jest bynajmniej prostą sprawą.

Nic więc dziwnego, że pomimo panującego w tym dniu chłodu, zawodnicy wysiadali z samolotów na lotnisku docelowym rzetelnie spoceni. Większość nie zmieściła się w wyznaczonym czasie przelotu i meldowała się nad metą etapu w Kielcach z pewnymi opóźnieniami. Toteż pełny sukces odniósł pilot Aeroklubu Warszawskiego — **Zdzisław Dudzik,** który wraz ze swym mechanikiem — **Łuczyńskim,** jako jedyny ukończył przelot bez opóźnienia, wykonując przy tym bezbłędnie całe zadanie nawigacyjne.

Równocześnie z ukończeniem przelotu na mecie w Kielcach rozpoczęła się dla zawodników czwarta konkurencja: lądowanie w prostokącie. Chodziło o to, żeby wylądować jak najkrócej, przyziemiając samolot za linią, oznaczającą początek wytyczonego na lotnisku prostokąta. Tutaj zatryumfował ponownie **Dudzik,** który tak umiejętnie poprowadził swojego „CSS-a", że całe lądowanie zamknęło się w dobiegu długości 56 m. Drugie miejsce, z wynikiem 75 m, zajęła w tej próbie II załoga poznańska: pilot Banasiak z mechanikiem Stefańskim. Czterech zawodników, mianowicie Kozłowski ze Stalinogrodu, Łuszcz z Lublina, Szymanek z Kielc i Schabowski z Rzeszowa „przechytrzyło" wykonanie zadania, dotykając ziemi podwoziem lub płozą ogonową tuż przed początkiem prostokąta. Spowodowało to oczywiście niezaliczenie wykonania próby, a tym samym utratę punktów przez pechowców.

Jesienią dzień jest krótki — wcześnie zapada zmierzch, więc też na popas i odpoczynek w Kielcach niewiele było czasu. Uzupełnienie paliwa w zbiornikach, szybki przegląd kontrolny samolotu i zaraz start do drugiego etapu lotu okrężnego, czyli do V konkurencji zawodów. I znów co 10 minut wychodzą w powietrze załogi, znów na moment przed startem otrzymują od sędziów koperty, z których dopiero w powietrzu dowiedzą się treści zadania nawigacyjnego. Tym razem zadanie to było mniej skomplikowane: należało lecieć dokładnie po kursie i na całej trasie lotu z Kielc do Lublina prowadzić orientację szczegółową, tak żeby znaleźć znaki z białych płacht, wyłożone wzdłuż trasy przez organizatorów zawodów. Sprawa niby prosta, a przecież denerwująca, bo do ostatniej chwili lotu zawodnik nie miał pewności czy znalazł wszystkie znaki, czy może który przeoczył. Ile ich było w sumie na trasie — dowiadywał się dopiero od sędziów w Lublinie, którym zaraz po lądowaniu musiał oddać mapę, z naniesionymi na niej w locie znakami.

Największą bystrość wzroku wykazała w tej próbie załoga ostrowska — **Szymczak i Filipiak,** która odnalazła wszystkie punkty kontrolne trasy. Z mniejszym szczęściem poleciał natomiast pilot **Szylberg** z Łodzi, bo nie wypatrzył ani jednego znaku.

W sumie po drugim dniu zawodów w sześciu rozegranych konkurencjach zdecydowane prowadzenie w klasyfikacji ogólnej objęła załoga warszawska: **Dudzik i Łuczyński,** przed dzielnie trzymającą się załogą Ostrowa: **Szymczak — Filipiak.**

*

Po nocnym wypoczynku w Lublinie, w sobotę 9 października zawodnicy przystąpili do rozegrania konkurencji VII i VIII. Pierwsza z nich była próbą pilotażową, która toczyła się nad lotniskiem, druga natomiast to nowość lotniczych zawodów: gra terenowa. Jej trasa wynosiła około 5 km i biegła wokół lotniska, w terenie urozmaiconym wąwozami i małymi laskami.

Z próby pilotażowej, ograniczającej się do figur akrobacji podstawowej, zwycięsko wyszli **Roman Szylberg** z Łodzi i **Jerzy Derkowski** z Inowrocławia, dzieląc między siebie pierwsze i drugie miejsce z jednakową ilością 150 punktów. Natomiast w grze terenowej...

*

Zanim powiemy o wynikach, należy się Czytelnikom kilka słów objaśnienia o samym charakterze tej konkurencji. Więc proszę wyobrazić sobie pilotów, którzy duże busole samolotu zamienili na małe ręczne. Stoją oni na starcie trasy, wyposażeni w małokalibrowe karabinki i w maski przeciwgazowe. Co 15 minut kolejny patrol: pilot - mechanik, otrzymuje od sędziego startu Bronisława Świątkowskiego, małą karteczkę i rusza w drogę. Na karteczce podane są kursy (azymuty) łamanej trasy i odległości, w krokach, poszczególnych jej odcinków. Trzeba poprawnie przeprowadzić namiar kierunku marszu według busoli, a potem maszerować, licząc uważnie kroki.

Ruszamy za jednym z patrolów. Nie trudno zmylić drogę, bo prowadzi ona na przełaj przez pola i rowy. Zmieniamy raz i drugi kierunek, namierzamy się uważnie na nowe odcinki i znów przedzieramy się przez krzaki, żeby po chwili wyjść na nasyp toru kolejowego. Stąd przyjmujemy ostatni kurs etapu i maszerujemy dalej kontrolując kroki.

Ale co to? Podana ilość kroków została wyczerpana, a punktu etapowego nie widać. Coś chyba pomyliliśmy, więc co teraz robić?

Sytuację ratuje odgłos strzałów, dochodzący z niedalekiego zalesionego wąwozu. Ruszamy szparko w tę stronę i wkrótce wychodzimy wprost na... linię ognia! Sędziowie etapu notują punkty karne...

W wąwozie zawodnicy oddają po 10 strzałów do tarczy i rzucają każdy po 3 granaty do celu. Nad wynikami nie ma czasu się zastanawiać, bo oto już nowa karteczka, nowe azymuty marszu, które znowu łamaną trasą prowadzą teraz przez las. A w lesie niespodzianka: potężne kłęby gazu z rozrzuconych na ziemi świec dymnych pieką i łzawią oczy. Więc szybko maski na głowę i dalej przez teren skażony...

Nagle: przed nami wyrastają czerwone chorągiewki — plama chemiczna! Trzeba ją mądrze obejść, bo sędziowie patrzą i punktują... punktują... Pot leje się z czoła, ciężko złapać

oddech, a w górze warczą samoloty kolegów, kręcących swobodnie akrobację. Na moment wybiega ku nim tęskne spojrzenie: och, ileż łatwiej utrzymać kurs w powietrzu! Ileż lżej latać głową na dół, niźli tu biegać po lesie z maską na twarzy...

Ale nie czas na westchnienia: ostatnia kartka w ręce i ostatni etap przed nami. Widać już hangar lotniska, chciałoby się biec wprost ku niemu, a tu azymut wiedzie w odwrotnym kierunku. Trzy razy jeszcze łamie się trasa marszu, zanim zmęczeni, zziajani docieramy do... dziury w parkanie i tuż za nią do mety. Kto szedł poprawnie — trafił na dziurę, kto zmylił kierunek — musiał obchodzić parkan wkoło, a na to miał czujne oko sędzia mety — Jerzy Adamek, który punktował dojście.

*

Najwyższą punktację za grę terenową, a więc i I miejsce w tej próbie, uzyskała I załoga warszawska: **Zdzisław Dudzik i Roman Łuczyński.** Nic więc dziwnego, że załoga ta, mająca aż trzy zwycięstwa w dotychczasowych konkurencjach, wysunęła się po trzech dniach zawodów zdecydowanie na czoło klasyfikacji ogólnej, z różnicą ponad 100 punktów nad najbliższymi rywalami: **Szymczakiem i Filipiakiem** z Ostrowa. Wydawało się, że nikt im już nie zdoła zabrać zwycięstwa w zawodach.

Niestety, zły chochlik podszepnie czasem człowiekowi coś takiego, czego się potem długo żałuje: za wykroczenia dyscyplinarne kierownictwo zawodów ukarało **obie załogi warszawskie** niedopuszczeniem do startu ostatniego dnia zawodów...

*

„Po starcie z Lublina odlecieć po kursie geograficznym 300°. Po przebyciu 85 km drogi odnaleźć na ziemi znaki w postaci białych płócien, z których ułożone są cyfry nowego kursu geograficznego. Odczytanym z ziemi kursem przelecieć 90 km i odnaleźć znajdujący się tam, zamaskowany w terenie samolot. Wykonać z powietrza szkic położenia i ustawienia samolotu w terenie, po czym odlecieć najkrótszą drogą do Warszawy.

Godzina nalotu na metę w Warszawie: 14,30".

Godzina nalotu na metę w Warszawie: 14,30.

Tak brzmiało zadanie nawigacyjne III etapu lotu okrężnego, a więc IX konkurencji zawodów. Oczywiście godziny rozpoczęcia i zakończenia przelotu były dla każdej załogi inne. Sprawa nie była łatwa. Pogoda wprawdzie sprzyjała, ale odcinki trasy były długie i biegły w trudnym nawigacyjnie terenie. Na domiar złego komisarz drugiego punktu zwrotnego tak doskonale zamaskował swój samolot, że tylko najwprawniejsze oko mogło go wyśledzić. Toteż sprawiło, że ze wszystkich załóg tylko jednej udało się wykonać całe zadanie bezbłędnie. Z pozostałych wiele nadlatywało poprawnie na punkt, lecz nie były w stanie odszukać samolotu.

Tak więc zwycięzcą IX konkurencji została załoga **Derkowski — Pawliczak** z Inowrocławia, której sukces ten przyniósł aż 400 punktów dodatnich. Zaważyły one na klasyfikacji ostatecznej, dając tej załodze nie tylko ogólne zwycięstwo w zawodach, ale także zwycięstwo we wszystkich konkurencjach nawigacyjnych łącznie. Za to ostatnie osiągnięcie załoga otrzymała piękny puchar — nagrodę ufundowaną przez Redakcję „Skrzydlatej".

*

Wreszcie ostatnia X konkurencja zawodów. Jesteśmy znowu w Warszawie, gdzie na lotnisku Gocław, przy pięknej słonecznej pogodzie załogi wykonują lądowanie na punkt z wyłączonym silnikiem i stojącym śmigłem.

Wprost z trasy, po przeleceniu mety etapu, samoloty wchodzą w krąg, nabierają wysokość 600 m i przystępują do wykonania próby. Wyłączyć silnik — sprawa zwyczajna, ale zatrzymać w powietrzu śmigło — to już nie takie proste. Przeciągają piloci maszyny, zrywają je czasem w korek, ale przecież w końcu udaje im się sztuka. Jeden za drugim schodzą do lądowania ślizgowym lotem — bezszelestnie, niczym szybowce. Teraz wszystko zależy od oka, od wyliczenia podejścia. Komu zabraknie wysokości, temu już nic nie pomoże i usiądzie daleko od punktu.

Sędziowie mierzą: 35... 19... 17 metrów od chorągiewki, a potem jeszcze lepiej: 10... 8 i wreszcie niecałe 7 m od punktu — najlepszy wynik dnia.

Uzyskał go pilot **Łuszcz** z Lublina, wraz ze swym mechanikiem **Melą.**

*

W niedzielę wieczorem, w pięknej sali kasyna oficerskiego w Warszawie długo rozbrzmiewały oklaski na cześć zwycięzców zawodów, którym wręczał nagrody Prezes Zarządu Głównego LPŻ — **Generał Brygady Józef Turski,** w obecności przedstawiciela Dowództwa Wojsk Lotniczych — **Generała Brygady Michała Jakubika** i Prezesa Zarządu Stołecznego LPŻ — **posła Moskwy.** Gorącym aplauzem przyjęli zawodnicy słowa gen. Turskiego i gen. Jakubika, którzy gratulowali im pięknych osiągnięć i życzyli jeszcze lepszych wyników na przyszłość.

W imieniu uczestników zawodów odpowiedział ich zwycięzca — **Jerzy Derkowski.** W swym krótkim, prostym przemówieniu zapewnił on zebranych na uroczystości, że doświadczenia zdobyte w czasie XII Krajowych Zawodów Samolotowych piloci i mechanicy bez reszty przekażą swoim kolegom w klubach i że jeszcze wytrwalej, jeszcze usilniej dążyć będą do coraz lepszego opanowania swych umiejętności.

Po części oficjalnej, wieczorem Prezes ZG LPŻ podejmował gości i zawodników kolacją i tradycyjną lampką wina. Serdeczność nastroju znalazła wyraz w licznych toastach na cześć organizatorów imprezy, na cześć jej zwycięzców i na cześć coraz wspanialszego rozwoju naszego lotnictwa sportowego. Tak jak przez cztery dni trwania zawodów, tak i na uroczystości ich zakończenia panowała miła atmosfera wzajemnego koleżeństwa i zadowolenia płynącego ze szlachetnej rywalizacji sportowej. Ta właśnie atmosfera XII Krajowych Zawodów Samolotowych pozwala żywić nadzieję, że wyniki następnych kolejnych zawodów krajowych będą stale i wciąż coraz lepsze.

ter.



Zdobywcy IV miejsca: Jan Kozłowski i Stanisław Borek ze Stalinogrodu, wymieniają uwagi przed lotem. Foto: B. Koszewski (2)



Wicemistrz Polski Ludomir Świeczko na moment po uzyskaniu wyniku: 7,60 m od środka koła.

Ciąg dalszy ze str. 679

Wyniki I konkurencji Spadochronowych Mistrzostw Polski Skok z wysokości 400 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu i lądowaniem do koła o promieniu 100 m — Nowy Targ — 3. X. 1954 r.

miejsce	nazwisko i imię	aeroklub LPŻ	odległość od środka koła	punkty
1	Balcerski Zdzisław	Łódź	5,75	188
2	Szygendowski Janusz	Rzeszów	5,80	188
3	Pietruszka Włodzim.	Bielsko-Biała	12,40	176
4	Kowalczuk Jerzy	Lublin	13,20	174
5	Wójcik Józef	Koło LPŻ — Legionowo	14,40	172
6	Jasiński Jan	Ostrów	15,25	170
7	Kubaczewski Jerzy	Ostrów	15,50	170
8	Frett Zdzisław	CWSpad.	16,10	168
9	Świeczko Ludomir	Kielce	17,50	166
10	Kwak Tadeusz	Krosno	20,00	160
11	Maciejewski Stanisław	Stalinogród	21,95	156
12	Borgula Eugeniusz	Inowrocław	23,20	154
13	Pamuła Andrzej	Mielec	23,45	154
14	Trawiński Wojciech	Lublin	24,70	150
15	Filus Jan	Stalinogród	25,70	148
16	Lewandowski Roman	Warszawa	25,90	148
17	Czerniak Jan	Kraków	27,90	144
18	Bołotowicz Waldemar	Wrocław	28,30	144
19	Szmidt Bogdan	Łódź	30,20	140
20	Adamski Józef	Krosno	34,00	132
21	Łobodda Jerzy	Koło LPŻ — Legionowo	34,85	130
22	Baścik Adam	CWSpad.	37,00	126
23	Gadzała Jan	Olsztyn	38,60	122
24	Czerwiński Zygmunt	Kraków	45,80	108
25	Byrski Adolf	Bielsko-Biała	48,10	104
26	Kłosowski Lucjan	Białystok	52,60	94
27	Łykowski Janusz	Wrocław	52,90	94
28	Sójka Stanisław	Kielce	53,70	92
29	Zach Tadeusz	Lublin	58,00	84
30	Zmysłowski Stefan	Warszawa	59,30	82
31	Gargała Bolesław	Rzeszów	71,00	58
32	Wątroba Eugeniusz	Poznań	74,00	52
33	Przybyszewski Henryk	Olsztyn	—	—
34	Słonowski Zbigniew	Mielec	—	—
35	Kwiatkowski Bernard	Inowrocław	—	—
36	Bąk Sywester	Poznań	—	—
37	Ożarowski Ryszard	Białystok	—	—
	Poza konkursem			
	Haszlakiewicz Jacek	Koło LPŻ — Legionowo	20,50	159

Wyniki II konkurencji Spadochronowych Mistrzostw Polski Skok z wysokości 1 000 m z 10 sek. opóźnieniem otwarcia spadochronu i lądowaniem do koła o promieniu 100 m — Nowy Targ — 4. X. 1954 r.

miejsce	nazwisko i imię	aeroklub LPŻ	otwarcie spadochronu po sek	punktów	odległość od środka koła w m	punkty	suma punktów
1	Frett Zdzisław	CWSpad.	10	90	21,80	156	246
2	Kwak Tadeusz	Krosno	9	60	8,55	182	242
3	Pietruszka Włodzim.	Bielsko-Biała	9	60	11,45	178	238
4	Lewandowski Roman	Warszawa	10	90	31,10	138	228
5	Balcerski Zdzisław	Łódź	8	30	4,70	190	220
6	Przybyszewski Henryk	Olsztyn	9	60	27,75	144	204
7	Wójcik Józef	Koło LPŻ — Legionowo	10	90	44,25	112	202
8	Świeczko Ludomir	Kielce	4,5	45	31,60	136	181
9	Gargała Bolesław	Rzeszów	9,5	75	52,20	96	172
10	Maciejewski Stanisław	Stalinogród	7,8	30	29,90	140	170
11	Borgula Eugeniusz	Inowrocław	9,5	75	54,50	92	167
12	Zach Tadeusz	Lublin	8	30	33,40	132	162
13	Sójka Stanisław	Kielce	9	60	50,00	100	160
14	Zmysłowski Stefan	Warszawa	10	90	68,90	62	152
15	Kubaczewski Jerzy	Ostrów	7	0	30,30	140	140
16	Łykowski Janusz	Wrocław	10	90	76,00	48	138
17	Gadzała Jan	Olsztyn	9,5	75	83,40	34	109
18	Bołotowicz Waldemar	Wrocław	10	90	—	—	90
19	Słonowski Zbigniew	Mielec	10	90	—	—	90
20	Kwiatkowski Bernard	Inowrocław	10	90	—	—	90
21	Łobodda Jerzy	Koło LPŻ — Legionowo	10	90	—	—	90
22	Ożarowski Ryszard	Białystok	7,5	15	66,80	66	81
23	Kowalczuk Jerzy	Lublin	9,5	75	98,10	4	79
24	Wątroba Eugeniusz	Poznań	9,5	75	—	—	75
25	Trawiński Wojciech	Lublin	9,5	75	—	—	75
26	Bąk Sylewster	Poznań	9	60	—	—	60
27	Czerniak Jan	Kraków	11	60	—	—	60
28	Baścik Adam	CWSpad.	11,5	45	—	—	45
29	Byrski Adolf	Bielsko-Biała	8,5	45	—	—	45
30	Filus Jan	Stalinogród	11,5	45	—	—	45
31	Czerwiński Zygmunt	Kraków	11,5	45	—	—	45
32	Szygendowski Janusz	Rzeszów	8,5	45	—	—	45
33	Adamski Józef	Krosno	8	30	—	—	30
34	Pamuła Anrzej	Mielec	8	30	—	—	30
35	Szmidt Bogdan	Łódź	7,5	15	—	—	15
36	Kłosowski Lucjan	Białystok	7	0	100,00	2	2
37	Jasiński Jan	Ostrów	6	—	—	—	90
	Poza konkursem						
	Haszlakiewicz Jacek	Koło LPŻ — Legionowo	10	90	—	—	90

Po zagajeniu i referacie ob. Banasiaka zabiera głos sekretarz ZG LPŻ mjr pil Donigiewicz, po czym zostaje odegrany hymn państwowy. Następnie kierownik sportowy mistrzostw Mieczysław Kamiński odczytuje oficjalne wyniki Spadochronowych Mistrzostw Polski.

Burzą długo niemilknących oklasków zostaje przyjęta wiadomość, że Mistrzem Polski został Józef Wójcik. Po chwili otrzymuje on duży kosz kwiatów oraz cenną nagrodę w postaci najnowszego modelu aparatu fotograficznego.

Warto zaznaczyć, że nagrodę „Skrzydlatej Polski" dla zwycięzcy IV konkurencji w postaci statuetki „Ikara" zdobył Jerzy Łobodda. Natomiast Czesław Bieszczad otrzymał nagrodę jako najlepszy pilot wywożący podczas trwania Mistrzostw.

Po wręczeniu zawodnikom wielu cennych nagród nastąpiła część artystyczna w wykonaniu Regionalnego Zespołu Góralskiego z okolic Nowego Targu. Pięknie wykonane pieśni i tańce zachwyciły zebranych, a częste oklaski nagrodziły ludowych artystów za żywe i ciekawe wykonanie.

Po ogłoszeniu zakończenia Mistrzostw wszyscy udają się samochodami na lotnisko, gdzie odbył się wspólny obiad, który upłynął w miłej i przyjacielskiej atmosferze. Zakończyły się Mistrzostwa, ale do sprawnego ich przygotowania jak i przeprowadzenia obok samego kierownictwa w poważnej mierze przyczyniła się cała kadra CWSpadu, energiczny i niezawodny kierownik zaopatrzenia Edward Rychlik z komendantem Ludwikiem Szauderem na czele.

Zawodnicy rozjechali się do aeroklubów, aby przekazywać dalej zdobyte doświadczenia.

T. MALINOWSKI



Przeprowadzane przez mgra Parczewskiego odprawy „meteo" przyczyniły się do osiągnięcia przez naszych skoczków lepszych wyników. Foto: B. Koszewski (2)



4

F. PAWŁOWICZ



Dziennik MOSKIEWSKICH ZAWODÓW

31.VIII.54 — WTOREK

Tak jak poprzedniego dnia, wszyscy zawodnicy już o godz. 9.00 byli na lotnisku tuszyńskim. Pogoda nie nadzwyczajna, przesuwają się szybko ciemne chmury i dmie silny wiatr. Pogoda psuje się zresztą z dnia na dzień, widać to wyraźnie. Główny Komisarz zwołuje naradę Komisji Sportowej. Służba meteorologiczna podaje pułap 300—350 m, wiatr 3,5 m/sek. Zadecydowano jednogłośnie rozpocząć loty, póki nie pada deszcz. Startować mają modele z napędem gumowym. W dniu tym starty mają odbyć się w następującej kolejności: 1. Matwiejew Włodzimierz — ZSRR, 2. Näther Günther — NRD, 3. Nasonow Wasyl — USRR, 4. Krisma Gyula — Węgry, 5. Cziżek R. — Czechosłowacja, 6. Niestoj Władysław — Polska, 7. Kerlew Emil — Bułgaria, 8. Budai Andrei — Rumunia.

Start ustawiono zdala od hangarów ze względu na kierunek wiatru. Sposób ustawienia startu — podobny jak dnia poprzedniego, przybył tylko jeszcze jeden sprzęt — deska startowa. O godz. 9.15 po sprawdzeniu modelu wywołany jest Matwiejew. Wychodzi na start z dwoma modelami ze stosunkowo wysoko umieszczonymi płatami, jeden z nich posiada długi kadłub. Oba posiadają przed krawędzią natarcia cienką nić — turbulator. Gumę zawodnik nakręca ręką, bez pomocy wiertarki. Podają szybkość wiatr: 4 m/sek. W tym czasie niebo przeciera się i zaczyna świecić słońce.

Po starcie model Matwiejewa ostro nabiera wysokości i znoszony przez wiatr po prawie 2-ch minutach przelatuje nad gmachem Centralnego Aeroklubu. Za modelem startuje czerwony Jak-18. Czas lotu — 3 min. Startuje Näther. Model krąży na niedużej stosunkowo wysokości, ma czas 2 min. 14 sek. Następnie wychodzi na start Nasonow. Również nakręca gumę ręką. Model jego wykonuje bardzo ładny, start, uzyskując dużą wysokość. Czas lotu — również 3 min. Czwarty zawodnik — Krizsma. Na starcie posiada dwa różne modele, bardzo ładnie wykończone. Pomimo, że podano siłę wiatru 2 m/sek, w chwili startu nagły podmuch kładzie model na skrzydło, ale pomimo tego wychodzi ładnie w powietrze. Model krąży na dużej wysokości w jednym miejscu w obrębie lotniska, dobrze widoczny. Samolot nie jest potrzebny. Ale nagle natrafia na silny prąd wiatru, który go szybko oddala. Łączność nadzwyczajna: natychmiast startuje samolot i goni go. Węgier jest trzecim z kolei zawodnikiem, którego model wykonuje lot w czasie 3 min. Nie jest już tajemnicą dla nikogo, że ta konkurencja będzie ciekawszą. Cziżek nie ma takiego szczęścia i pomimo ładnego lotu i dobrego modelu ma czas 2 min. 10 sek. Na start wychodzi Niestoj: ładny start, lot nad lotniskiem w czasie 2 min. 33 sek. Pierwszy lot nie wróżył tego jeszcze, że właśnie Niestoj odniesie zwycięstwo w tej konkurencji. Bułgar Kerlew wykonuje jeden falstart z powodu podmuchu, powtarza lot w ramach 5-ciu minut przeznaczonych na start. Czas — 1 min. 12 sek. Ostatni lot w pierwszym starcie wykonuje Budai w czasie 2 min. 22 sek.

Komisarz zawodów ogłasza przerwę 10 minut. Na tablicy są już wypisane wyniki pierwszego startu. Ze względu na wzmagający się znowu wiatr i trudności przygotowania modeli w ciągu 5 minut (zważenie gumy osobno, założenie itd.), pomimo, że wszyscy zawodnicy zdążyli to robić na czas, komisja ogłasza, że w następnych lotach czas na sprawdzenie modeli przedłużono do 8 minut. Decyzja ta wywołała ogólne zadowolenie, gdyż trzeba było dobrze spieszyć się i mieć dobrze zorganizowaną pomoc członków ekipy, żeby zdążyć wyjść na start.

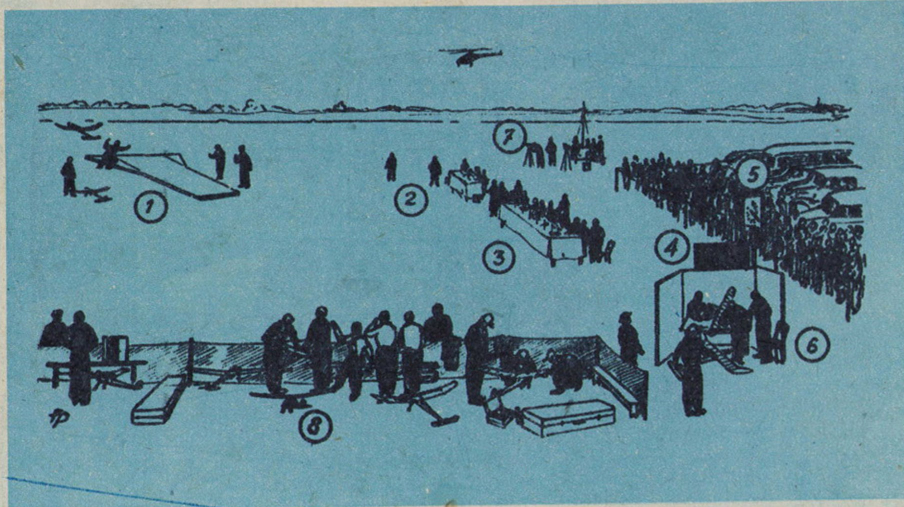
Rozpoczyna się druga kolejka lotów. Wiatr już ma szybkość 4 m/sek. Matwiejew tradycyjnie odbywa taki sam lot z wynikiem 3 min. (dowiadujemy się, że Matwiejew jest rekordzistą, pochodzi z Baku i jest instruktorem DOSAAF). Za modelem startuje samolot. Następnie startuje Näther — model po starcie schodzi z deski startowej i przewraca się. Zawodnik pozostawia model i natychmiast nakręca drugi. 5 minut upływa. Zdąża jeszcze wystartować, wykonuje lot, czas 2 min. 20 sek. Dalej loty po 3 minuty wykonują modele Nasonowa, Krizsmy i Cziżka. Wiatr w dalszym ciągu 4 m/sek, pomimo to wszystkie modele są w powietrzu.

Startuje Niestoj. Po pechu, który prześladował poprzedniego dnia Burego, model Niestoja dodaje otuchy, że może nie będzie tak źle. Model wykonuje bardzo ładny start i nie tak gwałtownie jak inne modele, ale powoli i pewnie osiąga dużą wysokość. Przy pracy





Na zdjęciach — z lewej: zawodnicy polscy poddają swe modele badaniom przez komisję techniczną. Z prawej: zawodnicy bułgarscy przygotowują się do startu.



Schemat startu modeli na Zawodach Międzynarodowych: 1) deska startowa, 2) stół kierownika startu, (wywoływanie zawodników, podawanie siły wiatru, czasu roboczego, ogłaszanie wyników), 3) stół międzynarodowego kolegium sędziowskiego, 4) tablica wyników, 5) zegar pięciominutowy, 6) miejsce pracy komisji technicznej, 7) lunety, łączność radiowa ze startem samolotów oraz z samolotami w powietrzu, 8) miejsce dla zawodników.

śmigła 52,5 sek. lot trwa 3 minuty. Kerlew po jednym falstarcie ma czas 1 min. 19 sek, Budai uszkadza model i startuje drugim. Czas — 2 min. 22 sek. Koniec drugiej kolejki.

Z powodu silnego wiatru i zmian jego kierunku, Główny Komisarz Siemionow zwołuje naradę komisji. Wiatr jest tak silny, że stale przewraca proporczyki stojące na stole kolegium sędziowskiego. Szybkość 4,5—5 m/sek. z porywami do 6 m/sek. Ustalono, że przerwę należy przedłużyć do czasu ustalenia się kierunku wiatru. Po ustaleniu się kierunku wiatru rozpoczęto 3-cią kolejkę. Matwiejew znowu powtarza lot 3 minuy. Zdobywa ogólną sympatię publiczności i zawodników. Nasonow ma czas 2 min. 29 sek, Näther 3 min, Krisma 2 min. 20 sek. Stan pogody wpływa oczywiście na wyniki, ale wszyscy mają równe szanse.

Niestoj startuje przy silnym wietrze 6,5 m/sek. Pomimo tego model ślicznie wychodzi z deski do góry, nabiera wysokości. Lot 3 min. Ze względu na pogarszającą się pogodę, przerwę między kolejką trzecią i czwartą skrócono do 5 minut. Sporo osób przy tablicy dyskutuje o wynikach z trzech lotów. Zapoznajemy z nimi Czytelników: prowadzi Matwiejew przed Niestojem i Nasonowem. Uwaga zwrócona jest teraz najbardziej na tych trzech zawodników.

Wiatr silny, zaczyna chwilami kropić drobny deszcz. Otwarto czwarty start, po uzgodnieniu ze wszystkimi ekipami, żeby nie przerywać lotów. W tym locie Matwiejew ma pecha — jego model uzyskuje tylko 2 min. 09 sek. Widocznym było dla wszystkich, że wiatr zdusił model. Näther ma znowu czas 3 min., Nasonow tak samo. Komisarz startowy Babajew co chwila ogłasza prędkość wiatru: jest teraz 5 m/sek. Krizsma startuje podczas drobnego deszczu, pomimo tego ma wspaniały lot 3 minuty. Cziżek również osiąga 3 min.

W tych samych warunkach wychodzi na start Niestoj. Wiatr spacza płat w jego modelu, więc kto stoi w pobliżu rozpina płaszcz i zasłania model przy nakręcaniu gumy. Udany, śliczny start, podobny do wszystkich startów poprzednich. Model na dużej szybkości wychodzi płasko i po oddaleniu się od deski skręca w prawo i nabiera ładnie wysokość. Czas — 3 minuty. Niestoj staje się obiektem opieki całej polskiej ekipy. Zawodnicy innych ekip interesują się modelem, życzliwie i prawdziwie po sportowemu. Jak podawała prasa moskiewska, „walka stawała się coraz ostrzejsza, ale sportowa". Kerlew ładnie wypuszcza model, który jednak nie osiąga dobrej wysokości i wynik jego lotu wynosi 1 min. 09 sek. Budai — 1 min. 43 sek. Po czwartej kolejce prowadzi już Niestoj przed Nasonowem różnicą 4 sek, oraz przed Matwiejewem różnicą 24 sek.

Po pięciominutowej przerwie, bardziej zresztą emocjującej jak poprzednie, ogłasie się otwarcie startów do ostatniej, piątej kolejki. Wiatr ścichł do 3 m/sek. Startuje Matwiejew i ma czas maksimum — 3 minut. Pada deszcz. Näther osiąga czas tylko 2 min. Start Nasonowa bardzo ładny, ale model nie osiągnął 3 minut. Krizsma ma wyraźnego pecha, 1 min. 51 sek. Cziżek też tak samo, bo 1 min. 59 sek Przychodzi kolei na Niestoja. Babajew podaje szybkość wiatru: 6 m/sek. Deszcz pada, bardzo drobny. Był to najbardziej emocujący lot z całego przebiegu zawodów dla polskiej ekipy, oraz dla samego Niestoja. Model ślicznie startuje i wykonuje normalny lot w czasie 3 minut. Bułgar Kerlew ma czas 1 min. 18 sek, Budai 1 min. 15 sek. Starty modeli z napędem gumowym zostają zamknięte.

Pierwsze miejsce zajmuje Niestoj, drugie Matwiejew, trzecie Nasonow.

Niestoj i jego model gromadzi dookoła grupę złożoną z zawodników i członków Komisji Sportowej, którzy serdecznie ściskają dłoń naszemu zawodnikowi, gratulując mu zwycięstwa. Główny Komisarz Techniczny P. Ł. Anochin interesuje się modelem, słychać jego słowa: „Wspaniały model i jego ostatni lot". Niestoj staje się teraz celem dla obiektywów. Błyska światło fotoreporterów codziennej prasy moskiewskiej.

Deszcz zaczyna padać coraz gęściej, wszyscy powracają autobusami ze startu do hangaru. Tutaj czeka na Niestoja nowa niespodzianka: przed hangarem stoi „Pobieda" radia moskiewskiego, od której biegną kable do boksów polskiej ekipy. Przedstawiciele radia proszą Niestoja o parę słów o swych wrażeniach oraz dodają, że może on również przekazać pozdrowienia dla rodziny, gdyż nagranie będzie nadane przez moskiewskie radio w polskiej audycji. Po kilku „falstartach" Niestojowi udaje się. Zgłasza się również z fotografem po wywiad przedstawicielka znanego i u nas w Polsce miesięcznika „Tiechnika Mołodioży". Wieczór upływa dla ekipy polskiej w radosnym nastroju.

1.IX.54 — ŚRODA

Pogoda od rana nie zachęcała do startów. Ogłoszono naradę pełnej komisji sportowej. Oprócz Głównego Komisarza, kierownika zawodów itd. obecny jest meteorolog z mapą synoptyczną. Główny cel narady — omówienie warunków meteorologicznych istniejących w danej chwili oraz prognoza. Nie jest wesoło. Wiatr 6—7 m/sek. Po dyskusji zdecydowano nie czekać i zanim pogoda nie pogarsza się — rozpocząć starty. Wszyscy autobusami udają się na przygotowany start. Na propozycję komisji pierwszy jako „sonda" startuje Lubuszkin z Moskwy, biorący udział w zawodach poza konkursem. Godz. 9.15. Model wykonał ładny lot trwający 2 min. 12 sek.

Zawodnicy startują w następującej kolejności: 1. Dyrew Lubomir — Bułgaria, 2. Falęcki Julian — Polska, 3. Jermakow Aleksy — USSR, 4. Kuczerow Eugenij ZSRR, 5. Haiek V. — Czechosłowacja, 6. Puricze Stefan — Rumunia, 7. Kun Lászlo — Węgry, 8. Görke Gregor — NRD.

Z dala od startu ustawiony jest wóz startowy z radiostacją, 4 samoloty Jak-18 oraz śmigłowiec Milla. Przy tak silnym wietrze wzmocniono pomoc dużego lotnictwa. Śmigłowiec przeważnie startował wówczas, gdy wiatr znosił modele w kierunku zabudowań przedmieścia Tuszyna, lub dalej na Moskwę.

(cdn.)

Wyniki drugiego dnia zawodów — modele z napędem gumowym.

Nazwisko, ekipa	Nr startowy	I lot	II lot	III lot	IV lot	V lot	Suma punktów	Miejsce
Matwiejew — ZSRR	1	3'00"	3'00"	3'00"	2'09"	3'00"	849	II
Nather — NRD	2	2'14"	2'20"	3'00"	3'00"	2'00"	754	V
Nasonow — USRR	3	3'00"	3'00"	2'29"	3'00"	2'38"	847	III
Krizsma — Węgry	4	3'00"	3'00"	2'07"	3'00"	1'51"	778	IV
Cziżek — Czechosłowacja	5	2'10"	3'00"	2'20"	3'00"	1'59"	749	VI
Niestoj — Polska	6	2'33"	3'00"	3'00"	3'00"	3'00"	873	I
Kerlew — Bułgaria	7	1'12"	1'19"	0'30"	1'09"	1'18"	328	VIII
Budai — Rumunia	8	2'22"	2'22"	3'00"	1'45"	1'15"	642	VII

Modele STARTUJĄ W SCHKEUDITZ

GÜNTHER MEYER
KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"


Mistrz Republiki w klasie A 1 — Dieter Koch


Mistrz Republiki w klasie A 2 — Wolfgang Rammelt


Mistrz Republiki w klasie A 3 — Herbert Buchmann

Mistrzostwa Republiki w Schkeuditz, biorąc ogólnie, przyniosły organizacji GST (Gesellschaft für Sport und Technik — odpowiednik naszej LPŻ — przyp. red.) oraz „Młodym Pionierom" NRD pełny sukces. Wyraziło się to z jednej strony w uzyskanych wynikach, z drugiej zaś — w niemal dwudziestotysięcznych tłumach widzów.

Mistrzostwa przeprowadzone zostały pod hasłem: „Modelarze — aktywnymi bojownikami o pokój i zjednoczenie Niemiec". W barwach GST startowało 191 modelarzy z 208 modelami, zaś „Młodzi Pionierzy" wystawili do Mistrzostw 133 zawodników ze 133-ma modelami.

Wśród modeli zdalnie sterowanych falami radiowymi najczęściej spotykanymi były modele o rozpiętości 2,5 m — 3,5 m. Z trzech modeli tego rodzaju, które stanęły na starcie (loty modeli zdalnie sterowanych dopuszczono w NRD dopiero niedawno), dwa wykazały się bardzo dobrymi osiągnięciami. Najlepiej latał model szybowca konstrukcji E. Friebe, wykonując pełne zakręty w lewo i prawo, ósemki w poziomie, kręgi i lądowania docelowe. Również model silnikowy „Goldhahn" latał doskonale. Zasięg działania nadajnika (0,5 do 3 Watt) wynosił 600—1000 metrów. Jest to jeszcze trochę za mało.

Wśród modeli szybowców najwięcej było modeli beleczkowych. Stosowano duże ramię stateczników ze statecznikami nie przekraczającymi 15—20% powierzchni skrzydeł. Rezultatem dużych wydłużeń — do 28 (!) było uzyskanie doskonałych czasów lotów. Tylko burzliwa pogoda przeszkodziła osiągnięciu maksymalnych ilości punktów. Startowano przy użyciu 50-metrowej linki holowniczej, każdy lot trwał najwyżej 3 minuty. Za każdą sekundę dawano 1 punkt, a więc przy 5-ciu startach można było osiągnąć: 5 × 180 pkt = 900 punktów. Punktacja lotów modeli silnikowych — taka sama.

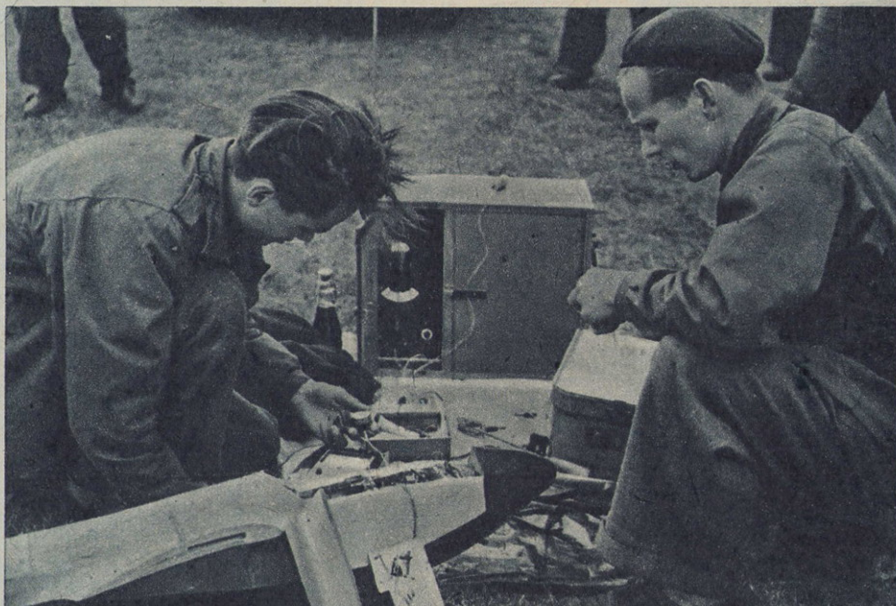
Stosowano następujące profile: Gö-417, MVA-123, MVA-301, laminarne i niektóre profile węgierskie (z serii Benedeka).

Nowością na Mistrzostwach były modele silnikowe zawodników z okręgu Karl-Marx-Stadt. Cechowały się one wąskimi skrzydłami i całkowicie okrągłym kadłubem, konstrukcji skorupowej. Modele te posiadały jednogoleniowe, składane podwozia i składane śmigła. Modelem tego rodzaju zawodnik Benno Schlosser, jako pierwszy modelarz na świecie, uzyskał przy złych warunkach pogodowych maksymalną ilość punktów — 900. Po 20 sekundach pracy silnika model (z silnikiem o poj. 1 cm³ konstrukcji Schlossera) osiągnął wysokość ponad 300 metrów. Pozostałe modele nie latały wyżej, jak 100—200 metrów.

Modelarskie mistrzostwa NRD w Schkeuditz wykazały, że osiągnięte na nich wyniki są lepsze od wyników uzyskanych przez uczestników mistrzostw światowych, zorganizowanych w Danii. „Mistrzem świata" został tam Niemiec — Lindner, który uzyskał 566 pkt.

Modelarze NRD, którzy powrócili z międzynarodowych zawodów w Moskwie, bez wątpienia przyczynią się do jeszcze szybszego rozwoju modelarstwa w Republice, dzieląc się cennym doświadczeniem uzyskanym w spotkaniu z najlepszymi modelarzami świata — zawodnikami radzieckimi.


Model zdalnie kierowany już leci! Konstruktor czuwa nad każdym elementem lotu.


Erich Friebe (z prawej) przy swym modelu zdalnie sterowanym.



AEROKLUB RZESZOWSKI WITA II ZJAZD ZMP

Do czynu na cześć II Zjazdu ZMP między innymi, włączył się i Aeroklub Rzeszowski. **Mechanicy** jego zobowiązali się wykonać pomoce naukowe w postaci sześciu przekrojów przyrządów pokładowych oraz uzupełnić przekrój silnika.

Instruktorzy samolotowi Przepióra i Stachiewicz przeprowadzą rozmowy z pilotami, którzy wskutek nieregularnego uczęszczania na zajęcia szkoleniowe nie opanowali jeszcze materiału objętego pierwszą częścią programu wyszkolenia samolotowego. Rozmowy te mają na celu zmobilizowanie ich do ukończenia szkolenia i złożenia egzaminów, co przyczyni się do wykonania planu rocznego.

Kadra instruktorska i techniczna, dążąc do pełnej realizacji planów szkoleniowych aeroklubu, przepracuje społecznie cztery niedziele.

Wszyscy pracownicy aeroklubu oraz piloci wyłożą żużlem wszystkie ścieżki znajdujące się wokół zabudowań na lotnisku.

Koło ZMP przy aeroklubie roztoczy opiekę nad gromadzkim kołem ZMP w Jasionce, udzielając tamtejszej młodzieży wszelkiej pomocy w należytej organizacji pracy zetempowskiej.



Wychowawca przyszłych konstruktorów

OBOWIĄZKI Dziekana Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej na rok bieżący objął prof. dr inż. Franciszek Misztal. Długoletni pracownik Instytutu Lotnictwa, współtwórca przedwojennego, dwumiejscowego samolotu myśliwskiego PZL „Wilk". W ostatnich latach położył duże zasługi przy opracowaniu konstrukcji samolotów CSS-10, CSS-11 i CSS-12.

Prof. Misztal objąwszy katedrę budowy samolotów na Politechnice Warszawskiej, od wielu już lat swoją wiedzę lotniczą przekazuje studentom w bezpośredniej z nimi współpracy. Wydał on również skrypt z zakresu swojej specjalności, w sześciu zeszytach „Założenia konstrukcyjne i obliczanie w budowie samolotów". Jednocześnie jest współredaktorem kwartalnika — organu Komitetu Budowy Maszyn PAN „Archiwum Budowy Maszyn", na którego łamach ukazują się naukowe artykuły lotnicze, z przeznaczeniem dla naukowców, studentów i inżynierów lotniczych.

Obecnie, z tytułu swego stanowiska, profesor Misztal bliżej jeszcze interesuje się młodzieżą studiującą na Politechnice która oprócz specjalności płatowcowej i silnikowej na Wydziale Lotniczym, w roku bieżącym do wyboru ma jeszcze jedną specjalność osprzętową. Studia przedłużone zostały do pięciu lat. Poza tym — jak informuje nas Profesor — większy nacisk zostanie położony na własną pracę studentów, czyli będą to prawdziwe studia, jakie winny mieć miejsce na wyższej uczelni, a nie nauka, do której przywykli w szkole średniej. Taka samodzielność studentów niewątpliwie zbliży ich bardziej do tematu studiów, rozbudzając głębsze do niego zainteresowanie, do czego tak bardzo dąży w swojej pracy prof. Franciszek Misztal. **(hj)**

ZAKOŃCZENIE SEZONU SZKOLENIOWEGO

Zjechaliśmy się do Szkoły Szybowcowej w Strzyżewicach k/Leszna z różnych stron Polski: ze Szczecina, Bielska, Warszawy, Poznania, Wrocławia i Ostrowa. Wszystkich nas łączyło — umiłowanie lotnictwa.

Początek był trudny bowiem nie każdy aeroklub przysłał kandydatów należycie przygotowanych z zakresu wiadomości teoretycznych. Dopiero pomoc bardziej zaawansowanych kolegów pozwoliła słabszym opanować pewne pojęcia z teorii lotu i meteorologii, bez których nie moglibyśmy się szkolić. Tacy koledzy jak Sznurowski z Warszawy i Didik z Wrocławia swoją koleżeńską postawą przejawiającą się w podciąganiu słabszych kolegów głównie przyczynili się do zawiązania kolektywu zetempowskiego wśród uczestników kursu. Początkowo dyscyplina pozostawiała dużo do życzenia, a przez to i praca na starcie nie była zadowalająca, ale odkąd kolektyw ZMP wydał zdecydowaną walkę niesfornym wybrykom niektórych kolegów, sytuacja była opanowana.

Najwięcej emocji dały pierwsze „skoczki", gdyż wielu kolegów znalazło się po raz pierwszy w powietrzu na pilotowanym przez siebie szybowcu. Choć właściwe loty zaczęły się dopiero od wysokiego startu, sądzę, że „skoczki" będziemy najdłużej pamiętać.

Nikt z nas zapewne przed wojną nie mógłby zostać pilotem, z tego wszyscy zdajemy sobie sprawę. Chcąc więc choć w części wyrazić wdzięczność Ludowej Ojczyźnie za doskonałe warunki w Szkole Szybowcowej, pomogliśmy wszyscy pobliskiej spółdzielni w omłotach. Chcielibyśmy również podziękować naszej kadrze leszneńskiej za ich mozolną i pełną poświęcenia pracę oraz troskliwy stosunek do uczniów, dzięki czemu większość pilotów ukończyła szkołę z wynikiem bardzo dobrym.

K. i S.

★

W dniu 26 września br. Szkoła Szybowcowa w Lęborku zakończyła sezon szkoleniowy. Podobnie jak w latach poprzednich, tak i w tym roku zakończenie było podsumowaniem wytężonej pracy instruktorów oraz całej kadry technicznej. Oddano społeczeństwu setki pilotów szybowcowych, którzy dzięki wysokiemu poziomowi szkolenia będą w przyszłości zdobywać coraz to więcej odznak szybowcowych, a może i rekordów.

Równocześnie w tym samym dniu zakończone zostało szkolenie IV turnusu szkoły. Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, plan szkolenia teoretycznego i praktycznego zdołano wykonać. Dużą pomoc okazali tu również uczniowie — piloci, organizując koła samokształceniowe i systematycznie podnosząc poziom swoich wiadomości oraz umiejętności lotniczych.

Wyjeżdżając już do swoich aeroklubów macierzystych, absolwenci Szkoły Szybowcowej złożyli całej kadrze serdeczne podziękowania za trud jaki włożyli oni w ich szkolenie, a który w następnym sezonie lotnym wyda już pierwsze plony. (2510)

Jerzy Partyka

SPEŁNIONE MARZENIA

Od dzieciństwa marzeniem moim było zostać lotnikiem. Mieszkając jednak na wsi, w biednej rodzinie rolniczej, nie sądziłem, że marzenie moje kiedykolwiek nabierze kształtów realnych.

Warunki ułożyły się inaczej, jak najpomyślniej dla mnie. Będąc w szkole zawodowej należałem już do LPŻ i starałem się o przyjęcie na szkolenie lotnicze. A marzenia moje naprawdę spełniły się dopiero w tym roku, kiedy to otrzymałem zawiadomienie o stawieniu się do Szkoły Szybowcowej w Lesznie. Bez trudności się tu nie obyło, głównie zaś dlatego, że do szkoły przyjechałem nieprzygotowany teoretycznie. Przy pomocy instruktora Łączka i moich najlepszych kolegów: Wiktora Sznurowskiego, Bogdana Jęczkowskiego i Ryszarda Biskupa materiał szkoleniowy zdołałem opanować i dogonić cały kurs. Dziś wielką dla mnie nagrodą za długie lata oczekiwań i trud walki jest ukończenie tego kursu i otrzymanie świadectwa pilota szybowcowego III kl.

Wacław Danielski
Lubomierz

★

W Aeroklubie spotkałem kolegów z CWSpad. Odżyły najmilsze wrażenia z pierwszego mego skoku ze spadochronem. Otrząsnąłem się jednak szybko, bo oto zbliża się znowu pierwszy mój skok, ale w Warszawie, w aeroklubie już macierzystym. Ogromna radość dodaje mi skrzydeł, chce mi się krzyczeć na całe gardło — spełniają się przecież moje marzenia.

Zielony CSS podkołowuje na start. Instruktor sprawdza dopięcie pasów spadochronu i samolot wychodzi w powietrze. Wysokość 700 m. Pilot redukuje obroty. Wychodzę spokojnie na płat i rzucam się w przestrzeń głową na dół. Lekkie szarpnięcie i zwisam pod ogromną czaszą spadochronu. Wiatr lekko znosi, wykonuję więc ślizgi, aby nie wylądować poza obrębem lotniska, — jaka szkoda, że samodzielne opadanie trwa tak krótko. Już ziemia „łup" i leżę jak długi, taką pozycję przy lądowaniu przyjmuje każdy początkujący skoczek, a to mój przecież dopiero czwarty w życiu skok.

Cieszę się ogromnie, że zostałem skoczkiem spadochronowym i głęboko wdzięczny jestem Polsce Ludowej, że mnie, synowi robotnika warszawskiego stworzyła warunki do osiągnięcia mego celu.

Wiesław Puchalski — W-wa

Co robi wieża na Solcu?

Postanowiłem zwrócić się do Ciebie z pytaniem, które dręczy mnie od dłuższego czasu. Mianowicie, po co w Warszawie stoi wieża spadochronowa przy ulicy Solec (na wysokości przystani ZS „Budowlani"? Czy po to państwo łożyło w nią pieniądze i robociznę, aby stała się obiektem niebezpiecznych zabaw dzieci całego Powiśla? Tylu jest miłośników sportu spadochronowego chłopców i dziewcząt pragnących przejść szkolenie lotnicze, a tu wieża stoi nieczynna i zapomniana, oczekując wielkiej chwili włączenia jej do eksploatacji. (2435)

Jacek Ejsmond — Warszawa

Pytanie zawarte w powyższej notatce kierujemy pod adresem Zarządu Stołecznego LPŻ Warszawa i oczekujemy stamtąd odpowiedzi.

(red.)

„RUCH" I „SKRZYDLATA"

23 września, Dworzec Główny w Poznaniu. Niesłychany gwar i zgiełk. Przez tłum śpieszących do pociągu przedziera się w stronę kiosku młody chłopiec.

— Poproszę „Skrzydlatą Polskę"!

— Nie ma. Zabrakło.

Po chwili do kiosku zbliża się szpakowaty pan w okularach.

— Czy jest „Skrzydlata"?

— Niestety. Nie ma już od kilku dni. Mały, mamy przydział.

Zainteresowałem się.

— Mogę wiedzieć ile dostajecie egzemplarzy? — pytam.

Sprzedawczyni nie zdziwiona, jak by nie pierwszy raz słyszała pytanie, odpowiada:

— Naprawdę bardzo niewiele.

Przejrzała asygnaty.

— W ubiegłym tygodniu otrzymaliśmy 15, a w tym tylko 13 egzemplarzy. Prosiliśmy o więcej, ale jak dotąd skutku nie ma. Sprzedalibyśmy trzy razy tyle. Jeśli ma pan jakiś wpływ...

26 września, dworzec kolejowy w Lesznie Wlkp. W kiosku „Ruchu" między wieloma czasopismami leży plika egzemplarzy „Skrzydlatej".

— Widzę, że dworzec leszneński lepiej jest zaopatrzony w „Skrzydlatą" jak Dworzec Główny w Poznaniu — zwracam się do sprzedawcy.

— Tak? My ostatnio otrzymujemy po 60 sztuk. Nie zwracamy ani jednego egzemplarza. Kiedyś jednak były braki. Staraliśmy się długo co prawda o zwiększenie przydziału, ale rezultat jest.

Stąd wniosek: dystrybucja „Ruchu"... nawala. Sprzedawcy winni energicznej interweniować o dostarczenie należytej ilości „Skrzydlatej", a odpowiedni pracownicy „Ruchu" zrewidować dotychczasowy sposób rozdziału i zaspokoić potrzeby danego terenu. Zwroty na pewno zostaną zlikwidowane. **(star)**

☆ Recenzje ☆

Antoni Mańkowski: „Będę mechanikiem lotniczym". Wydawnictwo MON. Warszawa 1954 r. Str. 70+nlb. Ilustracji 15. Cena 2,35. Nakład 5 000 egz.

Wśród licznych naszych wydawnictw lotniczych znajdujemy nową, o rzadko spotykanej u nas tematyce książkę Antoniego Mańkowskiego. Książka dotyczy pięknych, choć niepozornych zdawałoby się zadań mechaników lotniczych i ciekawej ich pracy, nie zawsze należycie docenianej przez personel latający.

Autor przedstawia nam zachęcająco w swej pracy warunki nauki w Centrum Wyszkolenia Technicznego LPŻ, a następnie przenosi czytelnika na lotnisko aeroklubowe. Stąd znów przenosi nas do środowiska niewielkiego, podwarszawskiego miasta, gdzie poznajemy sympatycznego i przedsiębiorczego kierowcę PKS. On to daje nam możność przeczytania kompletu starannie zebranych listów od jego przyjaciela, który stał się zamiłowanym i cenionym mechanikiem lotniczym.

W beletrystycznej formie swej pracy autor nie tylko uwypukla piękno zawodu mechanika lotniczego, lecz zaznajamia czytelnika z całym szeregiem zagadnień czysto technicznych, związanych z obsługą silnika, płatowca i osprzętu.

Oto jak zrozumiał Roman Chwieć swe zadania, o czym czytamy na str. 35: „Pilot ufając maszynie właściwie ufa mnie — mechanikowi. Jeżeli coś nawalę w robocie, to nawali maszyna, co w konsekwencji może mieć nieobliczalne skutki dla zdrowia, a nawet życia pilota i załogi. Od tego czasu całkowicie i w pełni zrozumiałem moją rolę mechanika... nigdy nie oddam samolotu załodze, dopóki nie będzie całkowicie sprawny".

Chociaż autor książki jest pilotem i zarazem publicystą lotniczym, dopuścił się w swej pracy kilku błędów językowych, które nie zostały również skorygowane przez redaktora książki Narcyzę Schanzer.

Zamiast wyrazu „kompresja" (str. 13, 14 i 54) przyjął się dziś polski wyraz „spręż". Nie piszemy już obecnie silnik „gwiaździsty" (str. 21, 24, 40 i 43), a „gwiazdowy". Zamiast „manetki" (str. 45) używamy dziś po prostu — „rączki". To co kiedyś nazywaliśmy „okapotowaniem" (str. 53), zwiemy dziś „osłoną".

W omawianej pracy spotykamy też szereg rozbieżności językowych, które uszły uwagi redaktora książki. Znajdujemy wyrażenia prawidłowe obok ich synonimów błędnych, a to: „zakrętomierz" (str. 14) i „skrętomierz" (str. 28), „rozruch" silnika (str. 54) i „zapuszczanie" (str. 30 i 54), „silnik" (str. 31) i „motor" (str. 30), ster „wysokości" (str. 53) i na tejże stronicy — ster „głębokości", „mundur" (str. 66) i na tejże stronicy „uniform".

Niedociągnięcia te są tym bardziej przykre, że redaktor książki — Narcyza Schanzer — jest długoletnim, etatowym redaktorem wydawnictw lotniczych i tego rodzaju przeoczenia nie znajdują żadnego usprawiedliwienia.

Autor nowej i oryginalnej pracy mógłby ponadto zaoszczędzić swej książce, jakże często spotykanej w wydawnictwach i artykułach, oklepanej banalności: „Ojciec Romana był dawniej bezrobotnym, nie umiał czytać i było mu ciężko". (str. 20).

Podsumowując wartość całej pracy należy stwierdzić, że autor osiągnął tutaj swój cel, przedstawił bowiem czytelnikowi w sposób plastyczny piękną służbę mechaników lotniczych, czyniąc to w lekkiej i przyjemnej formie. Fachowe ujęcie zagadnienia nadaje książce dużą wartość.

Romuald Flach.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

pod redakcją mgra H. DĄBROWSKIEGO

ARYTMOGRAF-WEZWANIE



Posługując się „kluczem pomocniczym" odczytać myśl z liczb na rysunku.

Klucz pomocniczy: 14, 17, 5, 7, 19, 3, 12 — lot między dwoma punktami geograficznymi,

11, 13, 14 — typ polskiego szybowca wyczynowego,

16, 21, 22 — słynny myśliwiec radziecki,

1, 18, 2, 21 — kondensacja skroploinej pary wodnej, wróg lotnictwa,

10, 9, 4, 2, 15, 8, 7, 20, 6, 7 — stosunek między długością a szerokością skrzydeł,

projektował
Jerzy Lewicki — Ciechanów

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do redakcji z dopiskiem „Rozrywki umysłowe" w terminie 10-dniowym od daty ukazania się numeru. Wśród Czytelników nadsyłających trafne rozwiązania redakcja rozlosuje nagrody książkowe.

ROZWIĄZANIE ZAGADKI Z NR. 32

Sylwetka — Mikołaj Francewicz Gastello.

Spośród licznych Czytelników, którzy nadesłali trafne odpowiedzi, nagrody książkowe otrzymują: 1) **Krzysztof Gębicki** — Kraków, ul. Bolesława Prusa 31/18, 2) **Stefan Kurzawiński** — Piaseczno, ul. Zgoda 14, 3) **Ryszard Mazurczak** — wieś Karszów, p-ta Prusy, pow. Strzelin, 4) **Marian Sowiński** — Kępno, ul. Gen. Sikorskiego 18, 5) **Jan Stimm** — Warszawa-Wola, ul. Płocka 39 m. 5, blok 108, 6) **Ryszard Suwiński** — Prabuty, Państwowe Sanatorium, pow. Susz, 7) **Nina Szulikowska** — Kutno, ul. Barcewicza 18 m. 7) **Zbigniew Wojtaś** — Leszno, ul. Paderewskiego 12 m. 2.

Za ładny opis bohaterskiego czynu lotnika Gastello specjalną nagrodę otrzymuje **Eugeniusz Kulisz** z Kodenia nad Bugiem, pow. Biała Podlaska.

Nagrody autorskie za prace zamieszczone w miesiącu sierpniu otrzymują: 1) **„Rudlia"** — Kielce za literówkę z nr. 33, 2) **Hubert Lipok** — Staniszcze Wielkie za eliminatkę z nr. 34, 3) **Janusz Majsak** — Dęblin za składankę z nr. 35.

Nagrody wkrótce wysyłamy.

POCZTA LOTNICZA

Kol. Józef Olszewski z Zakopanego (2903). Do niedawna kandydaci na szkolenie lotnicze nie byli przyjmowani, jeżeli odległość ich miejsca zamieszkania do aeroklubu wynosiła ponad 50 km. Obecnie przepis ten nie obwiązuje. Możliwość odbywania szkolenia czy treningu w aeroklubie jest uzależniona jednak od tego, czy dojazd do aeroklubu jest dogodny czy nie. A zatem odległość powyższa może być przekroczona. KWWL-e organizują Powiatowe, Miejskie lub Wojewódzkie Zarządy LPŻ. Tam też można otrzymać materiały kursu. Badania, które poprzedzają szkolenie, są przeprowadzane przez Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu, gdzie kandydat jest kierowany przez odpowiedni zarząd LPŻ.



— Mówiłam, żebyś wentylatora nie trzymał poziomo!!
Rys. Henryk Derwich

Kol. Bernarda Olszewska z Wałbrzycha (2908). Szkół lotniczych wyłącznie żeńskich nie ma w Polsce. Możecie odbyć przeszkolenie lotnicze w LPŻ, ale nie da Wam ono zawodu. Jako zawód można traktować służbę w wojsku po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej, lecz do OSL dziewcząt się nie przyjmuje.

Kol. Stanisław Bujnowicz z Częstochowy (2909). Dziękujemy za list i uwagi pod adresem „Skrzydlatej". Zawiadamiamy jednocześnie, że czasopismo „Skrzydła i Motor" przestało być wydawane w maju ubiegłego roku. Zagadnienia poruszane w „SiM-ie" przejęła częściowo „Skrzydlata Polska". Mamy nadzieję, że zostaniecie naszym stałym czytelnikiem, tak jak kiedyś „SiM-u".

Kol. Ludwik Gawroński ze wsi Rudno, pow. Lubartów (2912). Cieszymy się, że tygodnik nasz podoba się Wam i jesteście jego stałym czytelnikiem. Radzimy Wam uważniej niż dotychczas czytać „Skrzydlatą". Liga Lotnicza już nie istnieje (o czym nie raz pisaliśmy), a jej pracę i zadania wykonuje Liga Przyjaciół Żołnierza. Aby zostać członkiem LPŻ, trzeba zgłosić się do przewodniczącego Koła LPŻ. Powinno ono znajdować się przy szkole, do której uczęszczacie. Jeżeli nie ma tam go, to musicie zasięgnąć informacji w Zarządzie Powiatowym LPŻ w Lubartowie o kołach terenowych LPŻ i wybrać to, które znajduje się najbliżej Waszego miejsca zamieszkania.



Zygfryd Folek i **Augustyn Obal** z Szopienic (2678). Powodów zwiększonego ciśnienia skurczowego krwi jest wiele. Sądząc jednak, że zwiększenie ciśnienia spowodowane zostało opalaniem się, jesteście w błędzie. Co do rady, o którą prosicie — jest jedna: udać się do lekarza chorób wewnętrznych i przestrzegać jego zaleceń.

Jerzy Skrzypczyk z Sieradza (2187). Obecnie jesteście niezdolni do służby wojskowej, a więc i lotniczej. Trzeba poddać się operacji. Po jej pomyślnym przebiegu będziecie mogli niewątpliwie rozpocząć szkolenie lotnicze.

Marian Szterk — Golub-Dobrzyń (2138). Spełniając Waszą prośbę podajemy niektóre przyrządy gimnastyczne, na których powinien ćwiczyć przyszły lotnik. Najważniejsze z nich to siatka „batut", huśtawka, „looping" i „reńskie koła".

Jan Skibiński z Sarnowa (2309). Radzimy udać się do dobrego lekarza chirurga, najlepiej do jednej z Klinik Akademii Medycznej. Po całkowitym wyleczeniu nogi, będziecie mogli rozpocząć szkolenie lotnicze.

Skrzydlata POLSKA
ILUSTROWANY TYGODNIK LOTNICZY LPŻ
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52, Arsenał; Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch" Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego, Format pap. 84 cm rotogr. kl. VII 65 gr., maszynopis otrzymano dnia 11. X. 1954. Wydrukowano 22. X. 1954 r. Zam. 5798/C. 5-B-20750

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

ZBIGNIEW RURKIEWICZ

ZSRR

Dokończenie



Pięć znaczków z r. 1951 oraz jeden z r. 1934 zamykają zamieszczony zbiór znaczków o tematyce lotniczej.

Pierwsze cztery składają się na serię (fot. 1, 2, 3, 4) wydaną z okazji Tygodnia Lotnictwa Sportowego.

Na znaczku o wartości nominalnej 40 kop. umieszczona została odznaka DOSAW (Społeczne Towarzystwo Współpracy z Lotnictwem, które zostało przekształcone na DOSAAF — Społeczne Towarzystwo Współpracy z Armią, Lotnictwem i Flotą). Na pozostałych zaś znaczkach, obok obrazka, umieszczone są hasła popularyzujące lotnictwo wśród młodzieży: 60 kop — „Od modelu — do szybowca, od szybowca — na samolot!", 1 rub — „Spadochroniarstwo — sport śmiałych" i wreszcie 2 ruble — przynosi słynne słowa Stalina skierowane do lotników: „Latać dalej, szybciej i wyżej od innych!"

Piąty znaczek, z portretem Konstantego Ciołkowskiego (1857—1935), pochodzi z serii „Wybitnych Uczonych Rosyjskich". Ciołkowski był wielkim uczonym, który pierwszy na świecie opracował realne projekty samolotów odrzutowych. Na łożu śmierci pisał do wielkiego wodza narodu radzieckiego Józefa Stalina: „Wszystkie moje prace w dziedzinie lotnictwa, lotów rakietowych i komunikacji międzyplanetarnej przekazuję Partii Bolszewickiej i Władzy Radzieckiej — prawdziwym przywódcom postępu i kultury ludzkiej. Jestem przekonany, że z powodzeniem doprowadzą te prace do końca".

Obecnie w Związku Radzieckim, zgodnie z marzeniami tego wybitnego pioniera lotnictwa, opracowuje się coraz to nowsze, lepsze typy samolotów odrzutowych, które z powodzeniem stoją na straży pokoju, aby ludzkość nie znała już więcej wojny i jej rezultatów: śmierci i zniszczenia, przed którymi ostrzegały m. inn. już w 1934 słynne radzieckie znaczki z serii „antywojennej" (dwa z nich — patrz fot. 6, 7).

Jak dowiadujemy się z Nr 8 „Sammler Express" (NRD), w bieżącym roku wydany został jeden znaczek wartości 1 rub. z okazji 50 rocznicy urodzin wybitnego lotnika naszych czasów, Bohatera Związku Radzieckiego — W.P. Czkałowa, który zginął 15 grudnia 1938 roku podczas wykonywania lotu próbnego na nowym samolocie.



CHINY LUDOWE

Zamieszczamy obecnie jedyną, jaka ukazała się dotychczas w Chińskiej Republice Ludowej — serię znaczków lotniczych.

Znaczki weszły w obieg w 1951 roku, w dwa lata po proklamowaniu Chińskiej Republiki Ludowej.

Pełna seria składa się z trzech znaczków jednobarwnych: 1 000 juanów (tzw. dolar chiński) — czerwony, 3 000 j. — zielony i 5 000 j — pomarańczowy oraz z dwóch znaczków dwukolorowych: 10 000 j. — samolot komunikacyjny zielony, świątynia chińska, ramka, napisy i wartość — fioletowe i 30 000 j. — samolot brązowy, dalszy rysunek ciemno niebieski.

Seria powyższych znaczków, jak zwykle wszystkie znaczki Chińskiej Republiki Ludowej, jest sprzedawana w okienkach pocztowych bez kleju na odwrocie obrazka. Została ona wykonana techniką stalorytniczą wklęsłodrukową, a formacie 53 × 25 mm.

NR 5 • AEROKLUBY • ROK I (1954)

PILOCI „W BIAŁYCH RĘKAWICZKACH“

W dniu 14 września br. odbyła się w Zarządzie Głównym LPŻ jednodniowa odprawa lotniczej kadry technicznej Zarządów Wojewódzkich, aeroklubów i szkół. W czasie odprawy była poruszona m. in. sprawa wypadków lotniczych, zaistniałych z przyczyn technicznych.

Uczestnicy odprawy żywo i wnikliwie dyskutowali na ten temat, krytycznie i samokrytycznie ustosunkowywali się do wypadków lotniczych powstałych z winy kadry technicznej, podając szereg przykładów przesłanek do zaistnienia tego rodzaju wypadków, ich przyczyny, wymieniając winnych oraz środki zapobiegawcze.

W szeregu wypowiedziach padło wiele zarzutów, w większości uzasadnionych, pod adresem personelu latającego. Zarzuty te — z grubsza biorąc — można by sformułować w ten sposób:

Personel latający posiada jeszcze niewłaściwy stosunek do mechaników i sprzętu, który eksploatuje i na którym lata, zaś współpraca między kadrą latającą i techniczną nie stoi jeszcze na koniecznym poziomie lub wręcz — jej nie ma. W wyniku takiego stanu rzeczy mogą mieć miejsce lub też niekiedy powstają przesłanki do wypadków lotniczych, co — rzecz jasna — jest karygodne i wymaga natychmiastowej poprawy i zastosowania właściwych środków zapobiegawczych.

Jak sprawa ta wygląda w rzeczywistości? Czy zarzuty stawiane pod adresem personelu latającego są słuszne i uzasadnione? Ażeby na pytania te dać odpowiedź, należy na sprawę wzajemnego stosunku między mechanikiem i pilotem spojrzeć pod kątem — można by powiedzieć — „historycznym“, widzieć ją w ujęciu dialektycznym.

Dawniej, a w szczególności w okresie międzywojennym, personel latający widział mechaników jako tzw. „czarnoroboczych“, „murzynów“. Przygotowywaniem sprzętu do lotów i pracą przy nim zajmowała się wyłącznie kadra techniczna, piloci zaś — jak to się z ironią mówi — chodzili „w białych rękawiczkach“. Stosunki takie odziedziczyło młode, powstające z gruzów ludowe lotnictwo sportowe. Chociaż pełna zapału i entuzjazmu nasza młodzież lotnicza już w pierwszych swych krokach w lotnictwie łamała te stare, niezdrowe tradycje, to jednak w początkowym okresie ulegała jeszcze, do pewnego stopnia, wpływom tej części pilotów, której takie „przywileje“ były drogie sercu i przekonaniom. Jeszcze kilka lat temu mieliśmy, a i niestety obecnie również mamy, sporą ilość pilotów, którzy nie mając odpowiedniego przykładu i nie będąc właściwie kierowani, wychowywani — „białych rękawiczek“ z rąk nie zdejmują.

Dużego przełomu na tym odcinku dokonano z chwilą napływu do aeroklubów personelu latającego i kierowniczego z szeregów ludowego lotnictwa wojskowego. Piloci i personel latający, wychowany i wyszkolony w szeregach ludowego lotnictwa wojskowego, ma głęboko wpojony szacunek i przywiązanie do sprzętu na którym lata, zaś praca na pokochanym przez siebie sprzęcie jest nie obowiązkiem, a potrzebą.

Ci nowi ludzie w aeroklubach wnieśli wraz ze sobą nowy stosunek do sprzętu i kadry technicznej.

Czy jednak dokonano całkowitego przełomu i zwrotu na tym odcinku?

Są aerokluby, o których śmiało można powiedzieć, że tak, lecz niestety są jeszcze takie, które pracują według starej, dawno już zdyskredytowanej metody.

Szereg odpraw i narad sygnalizowało i sygnalizuje ten jeszcze występujący niewłaściwy stosunek do sprzętu i kadry technicznej. Podczas narady jeżowskiej (27. II. — 2. III. 1953 r.) liczni dyskutanci zwracali uwagę na ten stan i ostro go napiętnowali. Między innymi zabrał wówczas głos kol. Malina z Wrocławia, który mówił, że samoloty nie są przed lotem sprawdzane przez pilotów, a piloci nie tylko nie czyszczą samolotów, lecz nawet nie pomagają mechanikom przy transporcie ich z hangaru. Charakterystyczny przykład podawał również kol. Lato — podówczas pracownik techniczny z Ligotki Dolnej — opowiadając, że przy próbie wyciągarki z silnikiem „Star“, podczas normalnego ciągnięcia przez wyciągarkowego, instruktor lecący na szybowcu „Mucha“ brutalnie krzyczał: „Do cholery, nie możesz szybciej?! Twoja jest?!“.

Na sprawę tę zwrócono szczególnie uwagę podczas tegorocznej narady wrocławskiej (29. III. — 31. III. br.), jak również podczas odprawy kadry kierowniczej aeroklubów i szkół, zwołanej w sprawie walki z przesłankami do wypadków lotniczych (2. VI. br. — Warszawa). Na tej ostatniej odprawie słusznie mówiono o lekceważącym stosunku niektórych pilotów do pewnych typów sprzętu, o pogoni pilotów za coraz to nowymi typami bez pełnego opanowania techniki pilotażu na danym typie szybowca lub samolotu. W tej pogoni za coraz to nowymi typami przejawia się również — między innymi — niewłaściwy stosunek do sprzętu lotniczego, a tym samym i stosunek do kadry technicznej, która ten sprzęt obsługuje.

Jedną z zasadniczych przyczyn takiego stanu rzeczy w niektórych aeroklubach, a nawet i w niektórych szkołach, jest niewłaściwa lub wręcz słaba i zła organizacja pracy wyszkoleniowej. Na fakt ten zwracali uwagę uczestnicy wspomnianej już na wstępie odprawy technicznej, odbytej w dniu 14 września br. w Warszawie.

Dyskutanci na naradzie (m. in. Tkocz z Krakowa, Gudz z Krosna, Karolczyk z Krakowa, Lato z Mielca) podkreślali w swoich wypowiedziach, że planowanie pracy po linii technicznego zabezpieczenia lotów na dzień następny nie jest właściwe i ogranicza się do wydawania przez kierownictwo jednostki poleceń przygotowania całego sprzętu do lotów („Przygotować wszystko“ — Gudz z Krosna), praktycznie zaś lata tylko część zaplanowanych szybowców i samolotów. Mechanicy, którzy nie licząc się z godzinami pracy przygotują cały sprzęt, stwierdzają później z żalem, że ich wysiłek i praca — wykonywana niejednokrotnie drogą ograniczania życia osobistego i rodzinnego — była do pewnego stopnia niepotrzebna, gdyż część maszyn przygotowywanych do późnych godzin wieczornych nie latała.

Przykładowo należy również podać wypowiedź kol. Lato z Mielca, który mówił, że kierownictwo aeroklubu zamawia do lotów pięć maszyn, a później faktycznie lata tylko dwie, dalej — że mechanicy zamawiani są na loty na godzinę 5 rano, a piloci przychodzą dopiero na godzinę 7. Taki stan rzeczy nie wpływa — rzecz jasna — mobilizująco na mechaników.

Dalszą bolączką jest również jeszcze i to, że niektórzy piloci nie przyjmują sprzętu od mechaników, a po zakończonych lotach nie tylko nie pomagają przy czyszczeniu samolotów i szybowców, lecz nadto nie pomagają przy ich zahangarowaniu. Ma to również swoje wymowne odbicie w tym, że w niektórych jednostkach w dnie techniczne ani kadra wyszkoleniowa ani też piloci nie pracują na sprzęcie, pozostawiając ten „przywilej“ kadrze technicznej.

Ten niewłaściwy stan wzajemnej „współpracy“ między personelem latającym i technicznym występuje również przy prowadzeniu obowiązującej dokumentacji wyszkoleniowo-technicznej. Wiadomo, że podstawę do zapisów w książkach silnika i płatowca stanowią w lotach nadlotniskowych listy chronometraża. Tymczasem listy wzlotów szybowców i samolotów nie są prowadzone bieżąco i starannie, a nawet — co ujawniono w szeregu kontrolach terenowych — nie są dokonywane wpisy startu i lądowania (np. w niektórych szkołach ślizgowych).

Nie można się dziwić — co zresztą jest faktem karygodnym — że istnieją później poważne rozbieżności w ilości wykonanych startów i wylatanych godzin między dokumentacją wyszkoleniową i techniczną.

O niedocenianiu przez niektóre jeszcze jednostki zagadnień technicznych świadczy fakt wydawania poleceń przygotowywania sprzętu do lotu osobom spoza kadry technicznej, nieupoważnionym do wykonywania tego rodzaju zadań. Zacytuję przykładowo punkt drugi zarządzenia dziennego Nr 36 z dnia 5 sierpnia br. szkoły szybowcowej Lębork: „Na czas nieobecności Kiebasińskiego mechanika szybowcowego obowiązki będzie pełnił Janiga“. Tymczasem wymieniony Janiga nie był ani mechanikiem szybowcowym w szkole, ani też nie posiadał koniecznych kwalifikacji i uprawnień do wykonywania tych obowiązków, lecz przebywał w szkole w charakterze ucznia. Czyż w tym wypadku istniała pewność, że szybowce będą należycie przygotowane do lotu? Czy wolno było tak robić? Kto dał prawo kierownictwu szkoły Lębork do wydawania tego rodzaju zarządzeń?

W tej samej zresztą szkole „zapomniano" o planowaniu szybowców na dzień następny, ale nigdy nie zapomniano umieszczać w zarządzeniu dziennym punktu o wyznaczeniu ludzi do obierania kartofli.

Czy ten wysoce niewłaściwy i godny surowego napiętnowania stan istnieje we wszystkich aeroklubach i szkołach? Oczywiście, że nie. W większości jednostek zlikwidowano lub szybko likwiduje się już te stare, niesławne tradycje wzajemnej „wrogości" i nieposzanowania między personelem latającym i technicznym. Dlaczego mimo to istnieją one jeszcze w niektórych aeroklubach i szkołach i gdzie tkwi zasadnicza przyczyna ich bytu?

Zasadniczym źródłem tych niedociągnięć i braków jest bezwątpienia niedostateczna jeszcze praca polityczno-wychowawcza w tych jednostkach. Winę za ten stan rzeczy ponosi cała kadra wyszkoleniowa i techniczna, a przede wszystkim kierownictwo aeroklubów i szkół, które powinno należycie ustawiać, regulować i koordynować pracę jednostki. W jednostce, w której cały aparat kierowniczy stanowi zgrany i zwarty kolektyw, nie ma miejsca na wzajemne nieporozumienia i niezrozumienie spraw techniczno-wyszkoleniowych. W jednostkach takich nie ma pilotów, którzy chodzą w „białych rękawiczkach", plany pracy są rozsądnie układane i realizowane, istnieje harmonijna współpraca pomiędzy personelem technicznym i wyszkoleniowym. Bazę i pomoc stanowią wytyczne, instrukcje i programy wydane przez Dział Szkolenia Lotniczego ZG LPŻ, a w szczególności instrukcje pracy wyszkoleniowej w jednostkach. O tym jak praca ta ma wyglądać, wie cała kadra wyszkoleniowa i techniczna. Chodzi o to, by wytyczne i instrukcje były sumiennie i konsekwentnie realizowane. Tam, gdzie istnieją niedociągnięcia i braki na poruszonym przeze mnie odcinku, należy drogą wzmożenia pracy polityczno-wychowawczej, drogą odpraw i narad wytwórczych ujawnić je i szybko i energicznie przystąpić do ich likwidacji, a tam gdzie istnieje potrzeba — wypalać po prostu gorącym żelazem.

Ze sprawą stosunków między kadrą wyszkoleniową i techniczną, stosunku do sprzętu na którym się lata, jest ściśle związana sprawa pogoni za coraz to nowymi typami samolotów i szybowców. Sprawa pogoni za coraz to nowymi typami sprzętu rodzi nie tylko przesłanki do wypadków lotniczych, lecz również wytwarza niezdrową atmosferę lekceważącego stosunku do pewnych typów samolotów i szybowców. Sprawa ta jest ściśle związana z właściwą i planową eksploatacją szybowców i samolotów, z planowym zużyciem ich resursów, a zatem ma nierozerwalny związek z obniżką kosztów własnych szkolenia i treningu pilotów.

Są jednak jeszcze aerokluby, które zupełnie o tym zapominają i prowadzą — często dopingowane przez młodych pilotów — wręcz szkodliwą politykę lotów tylko na wyższych typach sprzętu. Dotyczy to w szczególności latania szybowcowego. Przykładów nie ma potrzeby daleko szukać. Wystarczy wziąć do ręki „Skrzydlatą Polskę" i przejrzeć kilka ostatnich biuletynów Aeroklubu PRL, mówiących o przyznanych Srebrnych Odznakach Szybowcowych. Z biuletynów tych wynika, że szereg pilotów III klasy zdobywało srebrne odznaki dokonując przewyższeń, przelotów i długotrwałości lotów na wysokowyczynowych szybowcach „Jaskółka" i „Bocian". A gdzie się podziały „Salamandry" i „Komary"? Stoją oczywiście w hangarach, niejednokrotnie wykańczając swój resurs na ziemi, gdyż niektórzy piloci szybowcowi uważaliby za dyshonor zdobycie np. srebrnej odznaki na szybowcu „Salamandra".

Nie bez winy są to oczywiście kierownicy wyszkolenia i instruktorzy, którzy pobłażają takiemu stanowi rzeczy, milcząco go akceptując. Rzecz jasna, że z taką polityką sprzętową i polityką latania należy szybko skończyć.

Jesteśmy na progu sezonu jesienno-zimowego. Okres szkolenia i treningu letniego mamy już właściwie za sobą. Przystępując do podsumowania wyników naszej pracy szkoleniowo-wychowawczej należy sumiennie i głęboko przeanalizować stosunki, jakie panowały w aeroklubach i szkołach na odcinku współpracy personelu latającego i technicznego, stosunki między pilotem i mechanikiem, stosunek do eksploatowanego przez nas sprzętu. Z analizy tej należy wyciągnąć właściwe wnioski na przyszłość, po to, ażeby wyrównać pracę wszystkich aeroklubów i szkół do jednostek przodujących, a w szczególności do tej, której przypadnie w udziale zaszczytny tytuł przodującej, tytuł uświetniony zdobyciem proporca przechodniego Zarządu Głównego Związku Młodzieży Polskiej.

JERZY ŚWIĄTEK

AEROKLUB ŁÓDZKI WALCZY O PROPORZEC PRZECHODNI ZG ZMP

Sprawa współzawodnictwa nie jest sprawą nową. Wiele się o niej mówi i wiele słyszy. Trudno jednak wyrobić sobie właściwe zdanie. w jaki sposób jest ona realizowana w poszczególnych Aeroklubach.

Rywalizacja pomiędzy Aeroklubami o zaszczytny tytuł najlepszego w Polsce oparta została na szlachetnej walce w celu uzyskania najlepszych wyników w całokształcie pracy aeroklubowej. Jak wiadomo, na pracę tę składa się wiele czynników, które w sumie dają obraz działalności Aeroklubu. Ufundowanie przez Zarząd Główny Związku Młodzieży Polskiej proporca przechodniego dla zwycięskiego Aeroklubu pobudziło Aerokluby do współzawodniczenia między sobą. Współzawodnictwo to, istniejące od zeszłego roku, opiera się na wytycznych opracowanych przez Zarząd Główny Związku Młodzieży Polskiej oraz Zarząd Główny Ligi Przyjaciół Żołnierza.

Aeroklub Łódzki, który z powodu wielu trudności tak wewnętrznych jak i zewnętrznych nie uzyskał w zeszłym roku lepszych wyników, w tym roku z całą świadomością przystąpił do tej zaszczytnej akcji.

Zdając sobie sprawę z celu i znaczenia jakie posiada współzawodnictwo, postanowiono zagadnienie to spopularyzować przez zainteresowanie nim każdego członka Aeroklubu i każdego pracownika etatowego. Postawiono przede wszystkim rozwinąć współzawodnictwo wewnątrzklubowe, które objęłoby wszystkie odcinki działalności Aeroklubu. Aby akcję tą oprzeć na realnych podstawach, opracowano regulaminy współzawodnictwa, według których punktuje się codziennie każdego pilota, a uzyskane wyniki ogłasza się raz na tydzień. Ponieważ realizacja tego tak doniosłego zagadnienia zainteresuje pewnie i inne Aerokluby, uważam za słuszne poruszenie tego tematu w tygodniku „Skrzydlata Polska".

Jak już zaznaczyłem na wstępie, sprawa współzawodnictwa nie jest czymś nowym. O ile sięgniemy pamięcią wstecz, to sprawa ta była szeroko omawiana każdego roku w wytycznych pracy aeroklubowej. W praktyce jednak nie nabrała ona właściwego oblicza, gdyż w różny sposób, raczej od przypadku do przypadku, była przez różne Aerokluby realizowana. O ile się orientuję, to miarą uzyskania tego czy innego miejsca we współzawodnictwie były przeważnie osiągnięte wyczyny przez poszczególnych pilotów, względnie ilość zdobytych Srebrnych Odznak. Jasnym jest, że są to bardzo ważne momenty, które świadczą niewątpliwie o pracy Aeroklubu, jednak, moim zdaniem, nie w pełni odzwierciedlają całokształt pracy Aeroklubu na wszystkich powierzonych mu odcinkach. Z bardzo słusznego założenia wyszedł Zarząd Główny Związku Młodzieży Polskiej i Zarząd Główny Ligi Przyjaciół Żołnierza, kiedy w zeszłym roku — zapoczątkowując akcję współzawodnictwa międzyklubowego — do oceny tej akcji wprowadził takie zagadnienia jak poziom wyszkolenia lotniczego kadry i pilotów, frekwencja na zajęciach, wyrugowanie wypadków, organizacja dnia lotnego, praca polityczno-wychowawcza itd.

Liczne dyskusje przeprowadzone z całym aktywem Aeroklubu Łódzkiego wykazały, że realizacja zadań postawionych przed Aeroklubem powinna się opierać na szeroko rozwiniętym współzawodnictwie wewnątrzklubowym. We współzawodnictwie tym powinni wziąć udział wszyscy, tj. piloci szkolący się trenujący oraz cały personel etatowy Aeroklubu.

Ze względu na charakter pracy Aeroklubu postanowiono wprowadzić dwa regulaminy, z których jeden obejmowałby kandydatów i trenujących pilotów, zaś drugi — personel wyszkoleniowy i techniczny Aeroklubu. Być może, że po pewnym czasie, po uzyskaniu własnych doświadczeń, okaże się, że jednym regulaminem będzie można objąć wszystkich, jednak na razie w fazie początkowej rozwoju współzawodnictwa wewnątrzklubowego wygodniej będzie stosować dwa regulaminy.

Regulamin pierwszy dla grup podstawowego pilotażu oraz trenujących pilotów i skoczków spadochronowych obejmuje punktację za:

1. Dyscyplinę przychodzenia na treningi,
2. Punktualność przychodzenia na szkolenie,
3. Dyscyplinę lotniczą i wykroczenia,
4. Udział w pracach społecznych,
5. Dobre przygotowanie do lotów,
6. Utrzymanie czystości i porządku,
7. Udział w czyszczeniu sprzętu,
8. Postępy w wykonywanych lotach,
9. Udział w pracach grup ZMP-owskich,
10. Uzyskane uprawnienia,
11. Uzyskane wyczyny wzgl. celność skoku itp.

Do każdego punktu regulaminu, których jest 23, dobrano odpowiednią ilość dodatnich wzgl. ujemnych punktów. I tak np. pilot za przygotowanie do lotów przy ocenie na „bardzo dobrze" otrzymuje + 5 pkt, przy ocenie „dobrze" + 4 pkt, przy ocenie „dostatecznie" — 2 pkt., zaś przy ocenie „niedostatecznie" — 5 pkt. Za udział w pracach grup ZMP-owskich pilot może otrzymać do + 10 pkt., zaś o ile nie bierze udziału w tych pracach, otrzymuje automatycznie — 10 pkt. Wprowadzenie ocen za punktualne przychodzenie na szkolenie, za udział w pracach świetlicowych, za redagowanie gazetek ściennych itp. z miejsca zmobilizowało pilotów do czynnego udziału w pracach i życiu Aeroklubu.

Podobnie przedstawia się sprawa z regulaminem współzawodnictwa dla personelu etatowego Aeroklubu. Wprowadzenie punktacji — za przestrzeganie dyscypliny lotniczej, dyscypliny pracy, za punktualne rozpoczynanie pracy, za utrzymanie porządku i czystości, za terminowe wykonywanie zadań i planów, za postępy w szkoleniu zawodowym i politycznym — przyczyni się niewątpliwie do podniesienia poziomu pracy w Aeroklubie na wszystkich jego odcinkach.

Przed przystąpieniem do współzawodnictwa wewnątrzklubowego Kierownictwo Aeroklubu zapoznało cały personel etatowy oraz pilotów i skoczków spadochronowych z regulaminami. Szczególnie dokładnie zapoznali się z regulaminem i jego interpretacją oraz sposobem punktacji instruktorzy, gdyż do ich obowiązków należy ocena pilotów jak i działalności całych grup. W związku z tym każdy instruktor otrzymał formularz, na którym po wpisaniu nazwisk pilotów z prowadzonej przez siebie grupy ma

obowiązek codziennie po zakończeniu dnia lotnego postawić oceny w odpowiednich rubrykach, które odpowiadają kolejnym punktom regulaminu. Wypełnione na bieżąco formularze instruktor w końcu każdego tygodnia zsumowuje uzyskaną ilość punktów przez każdego pilota i otrzymuje w ten sposób uzyskane wyniki indywidualne i średni wynik grupy. Średni wynik oblicza się przez zsumowanie wszystkich poszczególnych wyników, uzyskanych przez każdego pilota i podzielenie otrzymanej sumy przez ilość pilotów danej grupy.

Zastosowanie jednakowej punktacji dla wszystkich grup umożliwia porównywanie tych grup i analizowanie przyczyn zajęcia tego czy innego miejsca we współzawodnictwie.

Ocenę pracy oraz punktację dla personelu wyszkoleniowego i technicznego przeprowadzają po zakończeniu każdego tygodnia kierownik Aeroklubu przy współudziale kierownika wyszkolenia, kierownika technicznego oraz zastępcy kierownika do spraw politycznych.

Wyniki uzyskane w danym tygodniu tak przez personel etatowy jak i pilotów, nanosi się na specjalne wykresy, które dają graficzny obraz osiągnięć indywidualnych, jak też i osiągnięć zespołowych.

Dotychczasowe doświadczenia Aeroklubu Łódzkiego z prowadzonej w ten sposób akcji współzawodnictwa wewnątrzklubowego wykazały, że współzawodnictwo między jednostkami oraz między grupami przy odpowiedniej organizacji tej akcji, dać może duże osiągnięcia, które niewątpliwie zaważą na wykonaniu planów, a tym samym i na zajęciu odpowiedniego miejsca we współzawodnictwie ogólnokrajowym, pomiędzy poszczególnymi Aeroklubami.

mgr CZESŁAW GOLAŃSKI

OBNIŻAJMY KOSZTY WŁASNE AEROKLUBÓW

Wszystkie zakłady pracy naszego kraju i instytucje organizują konferencje ekonomiczno-partyjne, których zadaniem jest wykrycie niewykorzystanych wciąż jeszcze olbrzymich możliwości obniżki kosztów własnych. Ostatnio konferencja taka odbyła się w Aeroklubie Wrocławskim. W toku prac przygotowawczych do konferencji jak również w czasie samej konferencji, w której oprócz kierownictwa, organizacji partyjnej wzięły udział: Organizacja ZMP-oska, Grupa Związków Zawodowych i przodujący piloci — wysunięto szereg wniosków, których realizacja pozwoli na poważne zmniejszenie kosztów szkolenia i treningu w naszym Aeroklubie.

Z uwagi na to, że wnioski te są słuszne również dla innych aeroklubów, a także i dla szkół lotniczych, przedstawiam je poniżej.

1. Ponieważ stan ilościowy personelu i sprzętu lotno-technicznego na ogół nie jest zmieniany proporcjonalnie do ilości osób szkolonych, dlatego też terminowe wykonanie zadań zarówno co do jakości jak i ilości w zakresie przyjęć na szkolenie lotnicze może zmniejszyć koszty szkolenia w granicach od 10—25%.

2. Dość częste są przypadki, gdy część wartościowej młodzieży zetknąwszy się ze stosunkowo trudnym materiałem teoretycznym jaki należy opanować przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego, rezygnuje z dalszej nauki obawiając się, że nigdy nie opanuje w wystarczającym stopniu niezbędnego minimum tych wiadomości. Szkodliwy ten objaw, poważnie zwiększający wydatki na szkolenie, można zupełnie wyeliminować przez dobrą organizację kursów teoretycznych, dobre przygotowanie się wykładowców do zajęć, poprzez atrakcyjne i poglądowe przeprowadzanie wykładów. Większość wykładów należy przeprowadzać bezpośrednio przy sprzecie na lotnisku, bądź przy wykorzystaniu dobrych pomocy naukowych, a także przez udzielanie pomocy słabszym uczniom, którzy najczęściej już w pierwszych dniach zaczynają chodzić „w kratkę".

3. Również często zdarzają się przypadki, gdy absolwenci szkół spadochronowych i szybowcowych spotykając w aeroklubach znacznie trudniejsze warunki szkolenia i treningu niż w szkołach (na które składa się konieczność pogodzenia latania z pracą czy nauką, trudności w uzyskaniu zwolnienia na szkolenie lotnicze, dojazdy itp.), zniechęcają się do kontynuowania szkolenia. Odsiew przeszkolonej praktycznie młodzieży zdolnej do dalszego szkolenia przynosi bardzo poważne szkody, a tym samym podnosi koszt szkolenia pełnowartościowego pilota. Można temu zapobiec przez nawiązanie żywej współpracy z organizacjami ZMP-wskimi do których należą obsolwenci, lub z kierownikami zakładów pracy lub uczelni z których oni pochodzą. W najtrudniejszych przypadkach skutecznej pomocy udzielą organizacje partyjne.

4. Zdarzają się jeszcze przypadki, gdy na skutek niewystarczającego przygotowania teoretycznego i naziemnego, lub nieregularności treningu, uczniowie i piloci nie opanowują należycie techniki wykonywania poszczególnych ćwiczeń i zachodzi wówczas potrzeba zwiększenia ilości lotów poza dozwolone i zrozumiałe maksimum. Każdy taki lot obciąża dodatkowymi nakładami szkolenie. Zapobiec temu można przez dobre przygotowanie teoretyczne i naziemne, przez stosowanie właściwej metodyki szkolenia, a także przez systematyczność szkolenia, na które to czynniki decydujący wpływ ma instruktor.

5. W naszym aeroklubie za mało były wykorzystywane tańsze środki szkolenia, jak np. stosunkowo mało była wykorzystywana wyciągarka (zresztą często z przyczyn od nas niezależnych, jak brak liny, wysoka trawa na części lotniska i inne). Usunięcie tych braków pozwoli wielokrotnie na tańsze szkolenie.

6. Dodatnio na zmniejszenie kosztów jednostkowych wpływa właściwa eksploatacja sprzętu lotno-technicznego i pomocniczego, która na skutek braku właściwego wyrobienia społecznego, a niejednokrotnie i umiejętności pilotów — nie stoi u nas na właściwym poziomie. Znane są przecież tego rodzaju wypadki, w których zachodzi potrzeba oddawania do remontu sprzętu, który nie wypracował przewidzianego resursu godzin.

Niewłaściwie są również wykorzystywane takie urządzenia jak telefon (prowadzenie rozmów kilkakrotnie dłużej niż tego wymaga istotna potrzeba).

7. Rozpatrując możliwość obniżania kosztów nie wolno zapominać, że podnoszą je nieraz w sposób niewymierny wypadki lotnicze, których — jak tego dowodzi doświadczenie niektórych instruktorów — może nie być nieomal wcale.

8. Poważnym źródłem rezerw oszczędności jest umiejętne wykorzystanie czasu i specyfiki dnia lotnego. Nie wykorzystane warunki lotne, oprócz strat w postaci niepodwyższania kwalifikacji lotniczych, przynoszą szkody spowodowane podrywaniem autorytetu kadry kierowniczej.

9. Nie małą obniżkę kosztów szkolenia może przynieść upowszechnienie mało aktywnego ostatnio racjonalizatorstwa, którego przegląd na wystawie wrocławskiej wskazuje, że nie ma gałęzi naszej gospodarki, gdzieby ono nie mogło przynieść olbrzymich oszczędności i dużych ulg w pracy.

10. Mało wykorzystujemy niewyczerpane źródło oszczędności jakim jest praca społeczna uczniów i pilotów, których przeważająca większość chętnie wykonuje ulubione przez siebie, a klubowi potrzebne, prace.

Przedstawione wyżej wnioski nie wyczerpują wszystkich możliwości. Każdy z nich nadaje się do szerszego opracowania i głębszej analizy — co jest niemożliwe w jednym artykule.

Zebranie ich w tej formie powinno pomóc naszym ośrodkom szkolenia lotniczego we właściwym ustawieniu się wobec noworozpoczynającego się obecnie rocznego cyklu pracy aeroklubów.

ANTONI CHOJCAN

Inż. TADEUSZ KACPERSKI

NIEZBĘDNE URZĄDZENIA DLA LOTOW WYSOKOŚCIOWYCH

NASTĘPSTWEM dokonującego się nieprzerwanie postępu technicznego w lotnictwie silnikowym i w szybownictwie jest m. in. osiąganie coraz większych wysokości. Jedną z konsekwencji tego jest powstawanie w organiźmie pilotów pewnych zaburzeń, odbijających się niekorzystnie na wykonywanych czynnościach, a nieraz wręcz szkodliwych i zgubnych dla zdrowia *). Szkodliwość zaburzeń wysokościowych w organiźmie zmusiła konstruktorów do opracowania całego szeregu urządzeń zabezpieczających.

Podstawowymi czynnikami zmieniającymi się wraz z wysokością są:

1) Ciśnienie,
2) Temperatura.

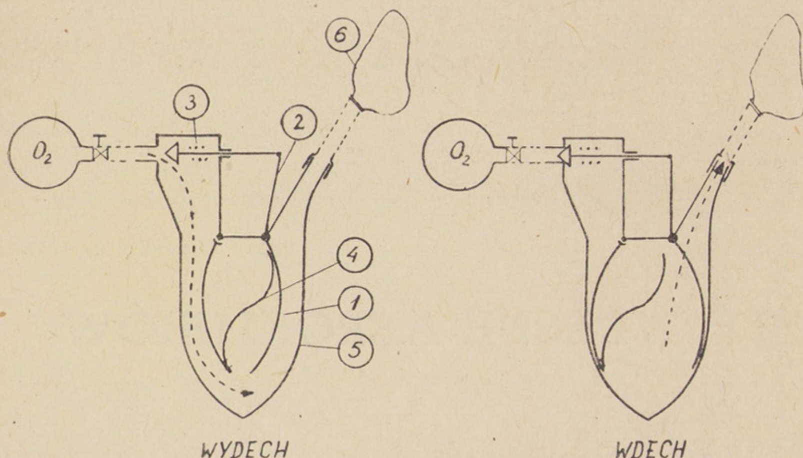
W grupie objawów wywołanych w organiźmie zmniejszeniem ciśnienia cząsteczkowego tlenu, jako pierwsze występują zmiany ze strony narządów oddechowych i krążenia. Zmiany te polegają na pogłębieniu i przyśpieszeniu krążenia krwi, przy czym do wysokości 2 000 m nad poziomem morza zmiany w samopoczuciu i w czynnościach poszczególnych narządów są niedostrzegalne. Pierwsze dostrzegalne zmiany w czynnościach narządów oddechowych i krążenia występują powyżej 2 000 m nad poziomem morza. Z zaburzeń występujących w tej strefie należy wymienić obniżenie się wrażliwości wzroku na barwę czerwoną. Powyżej 4 000 m rozwija się niedotlenienie tkanek. Odbija się to na obniżeniu krytycyzmu i orientacji, w sposób podobny do spotykanego w zamroczeniu alkoholowym. Wykonywanie nawet najprostszych czynności zaczyna być połączone z dużymi trudnościami. Na wysokości 6 000 m mogą nastąpić już zaburzenia w zmyśle równowagi, co połączone jest z brakiem odczucia nieprawidłowego położenia ciała. Powyżej 7 000 m zaburzenia czynności narządów wewnętrznych tak się nasilają, że grożą niebezpieczeństwem utraty życia. Śmiertelną granicę dla większości ludzi stanowi wysokość 8 000 m, powyżej której powstają nieodwracalne śmiertelne uszkodzenia ustroju. Nie mogą ich naprawić ani natychmiastowe zniżenie lotu ani podanie tlenu do oddychania.

Obok niskiego ciśnienia równie groźny jest spadek temperatury z wysokością. Atmosfera wzorcowa podaje, że na wysokości 8 000 m temperatura wynosi —37° C, a na wysokości 11 000 m — —56° C, gdy przy ziemi wynosi +15° C.

Istnieje wiele urządzeń, które pozwalają człowiekowi pokonać przeszkody związane ze spadkiem ciśnienia i temperatury z wysokością. Do urządzeń tych należą inhalatory, kombinezony ciśnieniowe i kabiny hermetyczne.

Inhalatory mogą być indywidualne lub dla całej załogi (instalacje centralne). Instalacje centralne mają tę ujemną cechę, że uszkodzenie w jednym miejscu czyni całą instalację nieprzydatną.

* O zaburzeniach wysokościowych w organiźmie pisał szczegółowo ppłk dr Jerzy Bibrich w swym artykule „Fizjologia lotu wysokościowego", we wkładce do Nr 22



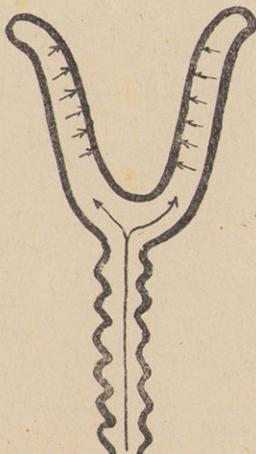
Rys. 1

Na rys. 1 podany jest schemat urządzeń inhalatora i współdziałanie jego części. Zasada działania inhalatora przedstawionego typu polega na tym, że tlen dopływa do wężownicy maski w czasie wydechu. Siła strumienia powietrza wydmuchiwanego z płuc i wzbogacanego w CO_2 działa na osadzoną przegubowo część 1, dociskając bardzo czułą klapkę sprężynującą 4. Część 1 pod naciskiem powietrza odchyla się, otwierając za pośrednictwem dźwigienki 2 zawór 3, przez który tlen dopływa z butli do worka oddechowego 5. Po skończonym wydechu zawór 3 zamyka się pod działaniem sprężyny, odcinając chwilowo dopływ tlenu. Na skutek podciśnienia od strony maski podczas wdechu odchyla się klapka sprężynująca 4, umożliwiając dopływ powietrza wzbogaconego w tlen do maski 6. Powietrze doprowadzone do płuc musi posiadać opowiednią temperaturę. W tym celu stosowane są albo podgrzewacze, albo specjalna budowa maski. Maska podgrzewająca wdychane powietrze zbudowana jest w ten sposób, że jej wewnętrzne ścianki przylegają swą powierzchnią szczelnie do twarzy pilota (rys. 2).

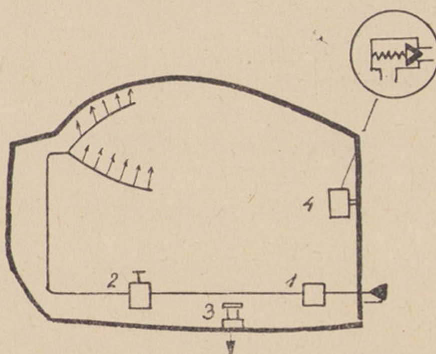
Szczególną uwagę przy budowie inhalatorów zwraca się na to, by ich mechanizm posiadał jak najmniejsze opory, tzn. aby zapewniona była niezawodność działania całego aparatu przy jak najmniejszym wysiłku ze strony oddychającego.

Na wysokościach osiąganych przez nowoczesne samoloty nie wystarcza już jednak stosowanie tylko inhalatorów

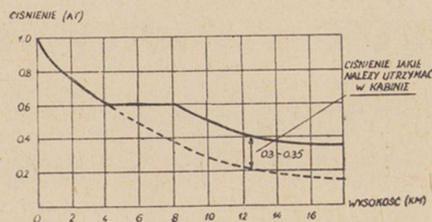
Rys. 2



tlenowych dla zabezpieczenia załogi (powyżej 10 000 m). Niezbędnym staje się na tych wysokościach stosowanie skafandrów (ew. kombinezonów ciśnieniowych) lub kabin hermetycznych. Na obecnym etapie rozwoju lotnictwa najczęściej stosuje się kabiny hermetyczne. Buduje się je zwykle jako zupełnie oddzielne hermetyczne naczynia wmontowane w kadłub płatowca. Rysunek ideowy nr 3 pokazuje nam najbardziej rozpowszechniony typ kabiny, stosowa-



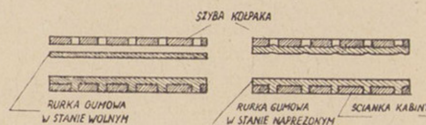
Rys. 3



Rys. 4

ny np. w nowoczesnych myśliwcach odrzutowych. Powietrze ze sprężarki silnika odrzutowego przechodzi przez filtr 1 do zaworu 2, którego położenie decyduje o tym czy powietrze ma być skierowane do kabiny czy na zewnątrz. Strumień powietrza skierowany do kabiny omywa przede wszystkim oszklenie przeciwdziałając obmarzaniu. Nadmiar powietrza dostarczonego do kabiny zostaje wypuszczony przez automatyczny regulator ciśnienia 3. Regulator ten działa według z góry założonego prawa, przebieg którego ilustruje wykres (rys. 4). Jak widać z wykresu do wysokości 3 do 4 km ciśnienie w kabinie pozostawia się równe ciśnieniu zewnętrznemu. Przy zwiększeniu wysokości lotu regulator ciśnienia 3 utrzymuje jego wielkość na stałym poziomie odpowiadającym wysokości 8—9 km. Przy większych wysokościach ciśnienie zaczyna spadać dalej, utrzymywana jest jednak stała nadwyżka ciśnienia 0,3—0,35 at. poniżej ciśnienia otaczającego. Zmusza to do korzystania dodatkowo z inhalatora. Pilot lecący w kabinie hermetycznej zakłada maskę inhalatora jednak o 5 km wyżej niż pilot samolotu bez takiej kabiny! Poza tym z maską w kabinie hermetycznej może przebywać na pułapie bez obawy. Zawór 4 służy do wyrównania ciśnienia w kabinie z ciśnieniem zewnętrznym przy nurkowaniu. Jest on niezbędny ze względu na możliwość zniszczenia kabiny na skutek dużej różnicy ciśnień.

Przy kabinach hermetycznych ważnym zagadnieniem jest uszczelnienie



Rys. 5

włazów. Osiąga się to przez stosowanie rurek gumowych przywulkanizowanych do stałej części kabiny wzdłuż krawędzi stykających się z częścią ruchomą (tzw. kołpakiem) w sposób wskazany na rys. 5. Do rurki tej, po nasunięciu kołpaka wprowadza się powietrze pod ciśnieniem, które rozpręża rurkę wypełniając ściśle szczeliny między jedną częścią a drugą.

Miejsca, przez które przeprowadzone są linki sterownicze, zostają zabezpieczone przez pośrednie skrzynki transmisyjne z uszczelkami umieszczonymi w ściance kabiny. Można je również uszczelniać przy pomocy zwykłych pofalowanych gumowych pokrowców. Równie interesujące są osiągnięcia na odcinku walki z niską temperaturą. W samolotach tłokowych ogrzewanie kabiny odbywa się zazwyczaj przez gazy spalinowe czerpane z rur. wydechowych silnika. Rys. 6 pokazuje nam schemat urządzenia do ogrzewania kabiny. Jak widać, powietrze z atmosfery przechodzi do części cylindrycznej 1, omywając przytem gorące ścianki przewodu spalinowego 2. Pilot może regulować dopływ ciepłego powietrza do kabiny przy pomocy zaworu 3.

Kabiny samolotów o napędzie odrzutowym ogrzewane są powietrzem dostarczonym przez sprężarkę. Przewód powietrzny od sprężarki do kabiny przeprowadza się w bezpośredniej bliskości ścianki komory spalania, przez co uzyskuje się odpowiednią temperaturę powietrza doprowadzonego następnie do kabiny w sposób pokazany na rys. 3.

Rys. 6

